Mindscape présente
Un jeu de Rowan Software Ltd.

© 1995 Copyright Rowan Software Ltd. All rights reserved. © 1995 Mindscape Ltd. All rights reserved.

CREDITS

Conception	Rod Hyde, Mark Shaw
Programmation	Paul Dunscombe, Rod Hyde, James Taylor, Dave Whiteside
Graphismes	Andy McCann, Andy Manns, Mark Shaw, Richard Cook
Musique	Paul Robotham
Formes	Andy McCann
Ingénieurs du Son	One Stop Digital
Compactage	LZEXE: Bellard, France. LHARC: Yoshizaki, Japon
Assurance Qualité	Darren Chapman, Andrew Curry, Matt Dean, Neil Dutton, David Grundy, Buck Irving, Brian Pinckert, Scott Van Schoick, Adrian Wood-Jones
Acteurs	Richard Cook, John Corcoran, Amanda Fair, Stuart Gardiner, David Grundy, Iain Kilty, Andy McCann, Graham McCann, Andy Manns, Mark Manns, Stuart O' Rourke, David Rees-Jones, James Taylor, Steve Tickle, Steve Whittle
Voix	Delia Corrie, Mel Dean, Randal Herley, Pevous Johnson, Redvers Kyle, Alan Sykes, Alex Wetham, Frederic Guepan, Jean Pierre Mailhac, Michele O' Donnell, Didier Paris, Florence Vasseur, Norbert Hermann, Ralf Jeuter, Alex Samely, Ursula Samely, Matthis Schulze
Marketing	Saul Leese
Manuel	Richard Hewison
Producteur	Steve Whittle

Sommaire

TABLE DES MATIERES

SECTION A - GUIDE HISTORIQUE
- L'HISTOIRE DES BALLONS DIRIGEABLES
- BREF HISTORIQUE DE KARANTHIA
- LES PROTAGONISTES
- COMMENT JOUER A AIR POWER
- GAGNER & PERDRE
- SECTION DE REFERENCE TECHNIQUE

SECTION B - GUIDE PRATIQUE
- POURCHASSE

SECTION C - LE JEU
- MENU PRINCIPAL
- PARTIES
- CHARGER UN JEU
- NOUVEAU JEU
- CARTE
- OPTIONS DE JEU
- OFFICIER EN SECOND
- CHEF MILITAIRE
- DIPLOMATE
- CONFIGURER

SECTION D - VOL
- POSITION DE DEPART
- LE COCKPIT
- VUES SUPPLEMENTAIRES
- CONTROLER D'AUTRES AVIONS

SECTION E - CONSEILS & TUYAUX
- CONSEILS DE PILOTAGE
- CONSEILS DE TIR

SECTION F - REPLAY
- PROGRAMME D'EDITION VIDEO

SECTION G - REFERENCE TECHNIQUE

SECTION A
guide historique

L'HISTOIRE DES BALLONS DIRIGEABLES

Les dirigeables furent énormément utilisés pendant la Première Guerre mondiale (1914 - 1918), comme bombardiers stratégiques contre les Britanniques. Cette tactique s'avéra initialement une réussite relative; on se souviendra des raids de Zeppelins allemands au-dessus de Londres. Néanmoins, un système de défense fut rapidement conÁu qui réduisit leur efficacité à néant. Les pertes de dirigeables devinrent rapidement insurmontables. Le bombardement stratégique finit par être totalement abandonné.

AKRON - Courtesy of the Royal Aeronautical Society

Au cours des années 20, les Etats-Unis commencèrent à utiliser des dirigeables "rigides". "Shenandoah" (ZR-1) fut le premier d'entre eux à être gonflé en utilisant de l'hélium et non plus de l'hydrogène qui était un gaz extrêmement inflammable. Malheureusement, la conception présentait des défauts structurels qui ne furent révélés qu'après que le ballon se soit écrasé. Le ZR-2 fut construit en Angleterre, où il fut appelé R-38; lui aussi eut une fin précoce puisqu'il se disloqua au cours de tests de performance. La compagnie allemande Zeppelin produit le ZR-3 à titre de compensation de guerre pour les Etats-Unis. Le ZR-3 fut rebaptisé "The Los Angeles" par l'épouse du Président Coolidge, en 1923.

Vers la fin des années 20, l'Administration Aéronautique américaine fit une demande d'offre pour deux grands ballons rigides conçus pour des missions de reconnaissance pour les flottes de la marine américaine. Aux prises avec la compagnie American Brown - Boveri Electric Corporation, Goodyear - le "Projet I" de Zeppelin gagna, cependant, la préférence de l'Administration. Après quelques modifications, le projet conduisit à la conception du "Akron" (ZRS-4) et du "Macon" (ZRS-5). Les deux ballons dirigeables avaient la capacité d'emporter cinq avions chacun. La mission principale de ces avions était la reconnaissance, même si elle était souvent jointe à la défense.

Précédent

Sommaire

En Octobre 1928, la Marine et Goodyear signèrent un contrat par lequel cette dernière, basée en Ohio, construirait les deux ballons dirigeables pour la somme de 5 375 000$ pour le premier et 2 450 000$ pour le second. Cela représentait une énorme somme d'argent en 1928 et ceux qui s'opposaient aux dirigeables rigides ne manquèrent pas d'en souligner le coût élevé. Tandis que des modifications de la conception s'effectuaient toujours, Goodyear commença la construction sur le site-hangar d'Akron. Le hangar devait mesurer 357,2m de long, 98,8m de large et 62,1m de haut. La première voûte fut érigée le 21 mai 1929 et fut quasiment terminée le 7 novembre de la même année; lorsque la construction du premier ballon commença officiellement.

Pendant ce temps, l'Administration Aéronautique s'efforçait de déterminer le type d'avions qui serait emporté par les nouveaux dirigeables. Il fallait que l'avion puisse passer par une ouverture de 9,12m de large et 7,2m de long pour pouvoir entrer dans le hangar. L'Administration évalua trois petits prototypes de chasseurs-transporteurs biplans et parmi ceux-ci, le Curtiss XF9C-1 (bien qu'il ait été jugé inadapté pour les opérations sur porte-avions) fut élu le plus adapté au ballon dirigeable. Finalement, six F9C-2 de production, de 7,8m d'envergure et 6,1m de longueur furent achetés.

AKRON - Courtesy of the Royal Aeronautical Society

Le premier vol de l'"Akron" eut lieu en septembre 1931. Il emportait 113 personnes, dont le Ministre de la Marine, le Sous-Secrétaire du Ministère de l'Air, les dix membres du Conseil d'Inspection et d'Etude de la Marine, le Président Litchfield et des membres de Goodyear-Zeppelin. Neuf autres vol d'essai furent effectués et, au cours de chacun d'eux, l'"Akron" se déplaça à une vitesse inférieure de trois nœuds à sa vitesse maximum contractuelle de 72 nœuds. Une fois encore, la presse ne manqua pas l'occasion de décrire l'événement comme un nouvel échec. Malgré tout, l'"Akron" fut mis en service le 27 octobre 1931.

Puisqu'il était le premier grand dirigeable de la Marine, l'"Akron" bénéficia de l'équipement sophistiqué pour les manœuvres au sol qui était alors disponible. Sans cet équipement, il aurait été impossible à une petite équipe au sol de contrôler un appareil de cette taille par temps venteux. Grâce à une procédure mécanisée, quelques hommes pouvaient conduire le ballon du hangar au

champ. Attaché à un mât d'amarrage, conçu spécialement à cet effet, et glissant sur des rails de chemin de fer, l'"Akron" pouvait être tiré hors du hangar par une petite locomotive diesel.

A l'intérieur de l'"Akron", la Marine avait finalement placé un grand ballon rigide conçu spécialement pour les opération des flottes. Si cela réussissait, une flotte composée de dix ballons de ce genre ferait partie des projets de guerre de la Marine américaine. Malheureusement, la première année d'activités de l'"Akron" fut couronnée de difficultés et de défauts matériels. L'entraînement aux opérations de flotte commença à peine et une expédition vers la côte ouest fit ressortir l'incapacité d'un gros ballon dirigeable à fonctionner pendant une longue période sans hangar.

MACON - Courtesy of the Royal Aeronautical Society

Les missions d'"accrochage" ne commencèrent qu'en 1932 au cours d'un exercice des Forces de Reconnaissance, entre le Cap Lookout (Caroline du Nord) et les Bahamas. L'"Akron" réussit une bonne performance technique, en effectuant 4 827 km en trois jours, parfois sous la neige et par temps gelé, ce qu'aucun avion n'aurait pu supporter. Cependant, alors que le ballon avait repéré un croiseur et douze destroyers, il ne réussit pas à détecter des destroyers qui, eux, l'avait parfaitement repéré.Des contretemps et de nouveaux tests allaient encore suivre pour l'"Akron". Des avions ayant décollé depuis des transporteurs en surface prouvèrent que le ballon était vulnérable aux attaques aériennes. Des problèmes de carburant vinrent lui faire obstacle sur le chemin du retour; six tonnes de carburant, puis l'avion, durent être largués afin de compenser le poids du dirigeable.

Un orage vint mettre fin au service de l'"Akron" au début du mois d'avril 1933. Il fut tenté, en vain, de contourner le mauvais temps. Le ballon se retrouva pris au milieu d'un violent orage; il perdit rapidement de l'altitude et l'on donna du lest. L'"Akron" retrouva son équilibre à 700 pieds et commença à monter rapidement, alors que, quelques minutes plus tard, le ballon dut affronter d'énormes turbulences et tomba à nouveau. A 300 pieds sur l'altimètre, on repéra la surface de l'eau. Quelques instants plus tard, l'U.S.S. "Akron" était dans la mer. 73 de ses 76 passagers moururent ce jour-là et compte tenu du nombre réduit de survivants, il fut difficile d'établir avec précision la cause de la catastrophe. Les

survivants décrivirent les causes du désastre à la Commission d'Enquête et, en conséquence, celle-ci attribua le désastre de l'"Akron" au Commandant Frank C. McCord, qui périt dans l'accident.

Bien que le sister-ship de l'"Akron", le ZRS-5 (le "Macon") était presque terminé au moment de l'accident, la destruction de l'"Akron" réduisit presque à néant la présence des ballons rigides aux Etats-Unis. Le "Macon" comportait un certain nombre de différences dans sa conception, dont une meilleure aérodynamique des radiateurs et des outriggers, ainsi que des hélices à pas réglable, à trois pales en métal, dont l'efficacité lui permettrait d'aller plus vite que l'"Akron".

Le "Macon" allait subir les mêmes problèmes tactiques que son sister-ship. Au cours des essais en mer, le "Macon" fut "abattu", de façon répétée, par le tir anti-aérien ou par les appareils des porte-avions. Le "Macon" représentait une cible vulnérable et il devint évident que le gros dirigeable devait rester en arrière au combat. On considéra la possibilité de changer le rôle du ballon, de la reconnaissance au relais et centre de commandement. Les appareils qu'il transportait avaient également besoin d'une plus grande autonomie et d'un meilleur équipement de guidage pour rentrer à la base.

Tous ces problèmes attirèrent de nombreuses critiques et, ainsi, le nouveau commandant du "Macon", Herbert V. Wiley, conçut une mission de reconnaissance qui devait produire un écho favorable chez le public. A partir des comptes-rendus des journaux, Wiley établit la trajectoire et la position probables du croiseur "Houston", sur lequel se trouvait le Président Roosevelt, qui se rendait de Panama à Hawaii. Le "Houston" fut rapidement localisé et le Président et ses assistants eurent la surprise de voir des chasseurs sans train d'atterrissage passer au ras de leurs têtes, à environ 16 000 miles de la terre la plus proche! L'intérêt grandit encore lorsque le "Macon" fit son apparition; les chasseurs retournèrent dans le hangar du ballon et, peu après, frôlèrent à nouveau le vaisseau en larguant cette fois-ci des journaux et des documents souvenirs pour le président. Le Commandant en Chef de la Flotte américaine fut furieux de l'étalage d'action inadapté de Wiley, alors que le Chef de l'Administration Aéronautique fut ravis. Wiley serait passé en court martiale pour sa conduite inadmissible si le Président n'était pas intervenu.

Des faiblesses structurelles avaient été détectées sur le "Macon". Néanmoins, les projets de réparation des défauts furent retardés, de façon à ce que le "Macon" puisse continuer ses exercices en mer. Ce retard se révéla une erreur fatale. Le 12 février 1935, le "Macon" fut frappé par une énorme rafale de vent et fit une violente embardée à tribord. L'empennage du haut fut arraché et le cône de queue commença à se dégonfler rapidement. Dans une tentative pour rendre son équilibre au ballon, le personnel de la nacelle de contrôle largua de

Précédent Sommaire

telles quantités de carburant et de lest que le ballon, à l'arrière lourde, continuant d'être poussé par ses moteurs, monta bien au-delà de la hauteur de pression (2800 pieds) et continua jusqu'à 4 850. Une quantité telle d'hélium fut perdue que le dirigeable n'eut plus la capacité à flotter et il ne fallut que peu de temps pour qu'il se retrouve dans la mer. Heureusement, les mesures de sécurité avaient été améliorées depuis le désastre de l'"Akron" et seuls deux des 83 membres de l'équipage périrent.

D'ici à 1937, tous les pays avaient abandonné les ballons dirigeables, à l'exception de l'Allemagne. Cela n'empêcha, cependant, pas l'Administration de développer de nouveaux projets de ballons transporteurs d'avions, conçus spécialement à des fins offensives (le dirigeable proposé ZRCV). Bien que l'on ait admis que le ballon rigide n'avait jamais véritablement eut l'occasion de montrer de quoi il était capable en reconnaissance stratégique, le Conseil Général n'accepta pas de recommander la construction du grand ZRCV. Les projets décrivant un ballon d'entraînement beaucoup plus petit (le ZRN) furent rejetés, à cause de la décision catégorique du Président Roosevelt d'avoir une longueur maximum de 100m. Une telle condition imposée à tous les projets n'aurait conduit qu'à une monstruosité technique inutile; l'existence du ballon rigide toucha donc à sa fin aux Etats-Unis.

Pendant ce temps, en Allemagne, les ballons Zeppelin avaient une excellente réputation; aucun d'entre eux ne s'était écrasé et personne n'avait jamais été tué ou même blessé à bord d'un Zeppelin. Compte tenu de cette réputation immaculée, personne n'avait été préparé aux terribles événements qui allaient se produire au-dessus du New Jersey en mai 1937. L'"Hindenburg" était parti pour réaliser la première traversée de l'Atlantique de la saison. Alors que le ballon planait au-dessus du mât d'amarrage de Lakehurst au New Jersey, on remarqua qu'un petit incendie s'était déclenché dans un compartiment arrière. En quelques secondes, l'ensemble du ballon fut envahi par les flammes et s'écrasa lourdement au sol alors que la foule s'enfuyait. L'autre ballon restant, le "Graf Zeppelin", fut retiré du service et, plus tard, démonté. L'ère des ballons dirigeables était terminée.

Imaginez maintenant un monde parallèle au vôtre. Imaginez un monde dans les années 30. Un monde avec une géographie différente de celui que vous connaissez aujourd'hui. Un monde où l'évolution des ballons dirigeables suivit un autre itinéraire...

Précédent **Sommaire**

BREF HISTORIQUE DE KARANTHIA

Il fut un temps, il n'y a pas si longtemps, où le monde de Karanthia était divisé en quatre provinces:

Nord	Karakuss
Est	Mersia
Sud	Revont
Ouest	Chanadon

Chaque province était gouvernée par un duc qui était responsable de toutes les affaires locales. Cependant, il devait également rendre des comptes à la cour impériale centrale. Il y avait souvent des conflits aux frontières. Les incidents mineurs étaient réglés par l'armée régionale du duc, mais pour les mouvements de plus grande importance, on faisait appel à la garde impériale d'élite pour qu'elle règle le conflit par tous les moyens nécessaires.

Il y a 10 ans...

A l'est de Karanthia était niché le monde de Cimaria, qui, depuis des années réclamait les plaines orientales de Karanthia. Par un jour fatidique, Cimaria entreprit d'envahir Mersia, en utilisant de nouveaux ballons dirigeables de transport qui pouvaient frapper en plein cœur de la province. Avec Mersia au bord de la soumission, les provinces avoisinantes refusèrent d'intervenir. L'Empereur Thantos Araya s'aperçut que chacune des provinces allait être envahie l'une après l'autre, à moins qu'il agisse vite. Il conclut un accord avec les ducs qui gouvernaient, ce qui conduisit au mariage de ses quatre filles. Les armées des provinces et la garde impériale combinèrent ensuite leur puissance afin de repousser les Cimarians hors de Karanthia.

L'impact qu'avaient produit les ballons de transport fut telle, au cours du conflit, qu'un an plus tard, Karanthia commença à construire ses propres flottes de transporteurs.

Il y a 5 ans...

Au nord-est de Karanthia, le culte des Passeurs commençait à se répandre sur le continent, pénétrant les communautés partout et gouvernant par la peur. Les autorités commencèrent à lutter pour endiguer le flot de la révolte.

Il y a un mois...

Un terrible tremblement de terre frappa le monde de Barunda à l'ouest. Des millions de réfugiés se retranchèrent dans la province occidentale de Karanthia, Chanadon.

Précédent **Sommaire**

Il y a deux semaines...

L'Empereur mourut seul dans sa salle du trône. Très peu de Karanthians avaient confiance en son faible fils, Otto. Les rumeurs sur l'effondrement imminent de l'Empire se répandirent dans les provinces comme une traînée de poudre. Lorsqu'elles apprirent la nouvelle, les forces des Cimarians se mobilisèrent le long des frontières est et sud de Karanthia.

Il y a cinq jours...

Peu avant son couronnement, Otto fut retrouvé mort. L'hypothèse d'un meurtre fut immédiatement avancée. Avec personne à sa tête, le pays commença à s'effondrer. Des querelles commencèrent à voir le jour et les vieilles rancunes refirent surface. Des conflits majeurs éclatèrent aux frontières et de nombreuses communautés décidèrent de s'isoler pour former des états indépendants.

Il y a trois jours...

Les Ducs Wilheim Taranus et Ivan Paratrados, ainsi que la Duchesse Gabrielle Dorosia (à la place de son mari) se présentèrent à la capitale pour réclamer le trône. Le quatrième prétendant, le Duc Malheidees ne put arriver à temps à cause d'une mission de secours à Barunda. L'assistant de l'Empereur et le commandant en second demandèrent à chacun de prouver leur droit au trône en obtenant le soutien du peuple. Les prétendants étaient mécontents, puisque le soutien qu'ils avaient, au préalable, s'était effrité au fur et à mesure des ans.

La flotte aérienne de Taranus attendait à Kilmovsk ses ordres d'attaque sur la capitale à proximité. Malheureusement pour lui, Paratrados fut prévenu qu'une flotte se trouvait dans sa province. Il envoya immédiatement sa propre flotte constater la nouvelle et une bataille s'ensuivit. La situation s'aggrava rapidement lorsque la flotte des Dorosians arriva avec l'ordre spécifique de pourchasser et détruire les forces de Taranus. Les flottes étaient de force égale et le conflit continua de faire rage, dévastant sur ses traces la ville se trouvant au-dessous. Les flottes furent finalement rappelées dans leurs bases respectives.

Il y a 2 jours...

Les forces au sol des Cimarians s'amassèrent à nouveau sur les frontières de Karanthia, attendant patiemment la désintégration totale du pays. Les armées des Mersians et des Revonts se mirent en position afin de protéger leurs frontières respectives. Les ballons de combat des Cimarians pénétrèrent, sans aucune opposition, dans l'espace aérien de Karanthia. Les réfugiés et bandits qui voyaient là leur chance s'enfoncèrent à l'intérieur de Chanadon par l'ouest, tandis que les membres du culte des Passeurs se regroupaient sur les frontières du nord de Karakuss.

Précédent **Sommaire**

Hier...

La flotte du Duc Malheidees est rentrée à Karanthia après sa mission de secours. Les autres ducs préparent leurs flottes aux événements qui s'annoncent.

A vous de choisir votre camp dans cette lutte pour obtenir le trône. Le moment de la Puissance Aérienne (Air Power) est arrivé.

LES PROTAGONISTES

Le Duc Wilheim Taranus

Chef belligérant de la région du nord de Karakuss, le Duc s'est préparé toute sa vie à cette campagne. Son mariage avec l'une des filles de l'Empereur n'avait été qu'une étape dans son projet.

La Duchesse Gabrielle Dorosia

Duchesse de la région orientale de Mersia, elle est l'arrogante fille de l'Empereur défunt. Elle ne pense pas que le fait qu'elle soit une femme doive l'empêcher de monter sur le trône. Gabrielle tient à perpétuer la dynastie Arayan.

Le Duc Ivan Paratrados

Originaire de la région du sud de Revont, le Duc pense que le Duc Taranus sera un véritable tyran. Il décide donc de réagir sans délai. Il espère réussir à atteindre son but par la diplomatie et non par les armes.

Le Duc Rowan Malheidees

Gouverneur de la région occidentale de Chanadon, le Duc Rowan Malheidees a été forcé de rentrer d'une mission de secours dans le monde secoué par un tremblement de terre, Barunda, à cause de la gravité de la situation politique à Karanthia.

COMMENT JOUER A AIR POWER

C'est un monde où d'énormes ballons dirigeables dominent les cieux. Les ducs se servent de ces vaisseaux pour étendre leur puissance au-delà des frontières, des terres ou des mers. Personne n'est plus en sécurité nulle part. Grâce à leur capacité de lancer et de récupérer leurs propres avions, ces Zeppelins peuvent se protéger tout en attaquant au cœur du territoire ennemi.

Précédent **Sommaire**

Pour obtenir le trône et devenir le futur Empereur, vous devez prouver votre droit à la succession, en ralliant le peuple à votre cause et en obtenant sa promesse de fidélité. Vous disposez d'un certain nombre de moyens pour atteindre votre objectif. Vous pouvez parler directement aux gouverneurs des communautés en employant la diplomatie, les intimider et faire pression sur eux en vous emparant de la colonie, ou imposer un changement de gouvernement. Vous ne pourrez prendre le dessus qu'en étudiant les rapports de renseignements et d'espionnage, et en tenant compte des recommandations de vos officiers fidèles. Vous devrez également vous assurer du réapprovisionnement de votre flotte et repousser les attaques de vos adversaires.

Il est bon de savoir que les promesses de fidélité ont différentes valeurs selon la taille de la communauté en question. Par exemple, la promesse d'une Ville a une plus grande valeur que celle d'un Village. La fidélité de 4 Villes vous apportera un plus grand soutien que celle de 10 Villages.

GAGNER ET PERDRE

Il existe trois façons de gagner la partie:

Vous obtenez un soutien suffisant pour vous retrouver dans le palais, sans danger, et être couronné Empereur.

Vous pouvez vous rendre à la capitale et tenter de passer la Garde Impériale par la force.

Vous pouvez vaincre les trois ducs ennemis.

Aucune de ces options n'est facile. La dernière d'entre elle est particulièrement éprouvante. Il vous faut traquer la flotte ennemie, détruire ses poste de réapprovisionnement jusqu'à ce que son transporteur ne sache plus où aller et qu'il s'effondre sous les dommages. Néanmoins, n'oubliez pas que, pendant ce temps-là, vos trois autres adversaires continuent de se déplacer sur la carte et de prendre le contrôle de communautés, afin d'augmenter leur puissance.

Il y a deux façons de perdre la partie:

Votre Transporteur est gravement endommagé et il n'y a aucun poste de ravitaillement allié où vous pouvez vous rendre pour effectuer des réparations.

L'un des autres ducs atteint la capitale avant vous et réussit à être couronné Empereur.

SECTION DE REFERENCE TECHNIQUE

Consultez la Section de Référence Technique, fournie séparément, pour tous renseignements sur le système requis (mémoire, graphismes, périphériques de contrôle, etc.). Vous y trouverez également des instructions d'installation et de chargement concernant votre ordinateur. Ce manuel a été écrit par rapport à la version PC IBM, nous vous conseillons donc de lire cette section et le mémento de clavier, fourni séparément, par rapport à toutes les particularités de votre ordinateur.

SECTION B
GUIDE PRATIQUE

POURCHASSE

Les versions CD-ROM d'Air Power vous présenteront une introduction avant de charger le jeu. Détendez-vous et regardez. Si vous préférez passer l'introduction et commencer à jouer immédiatement, appuyez sur ECHAP. Cela vous amènera directement au Main Menu (Menu Principal). Sélectionnez ensuite la première option SCRAMBLE (DECOLLAGE EN URGENCE) et choisissez la première mission proposée, The Hunted (Pourchassé).

Pour les besoins de ce guide pratique, nous allons supposer que vous utilisez les commandes par défaut du clavier. Servez-vous du mémento de clavier pour connaître les fonctions de chaque touche dans le jeu. On en parle dans le manuel, ainsi que dans la section Vol, de façon un peu plus détaillée.

Au départ, vous vous trouvez dans le cockpit de votre avion de chasse Vampire et vous vous dirigez vers votre flotte de ballons dirigeables. Appuyez sur P pour mettre le jeu en pause. Profitez de ce répit pour examiner les instruments affichés sur le tableau de bord du cockpit devant vous.

Les trois cadrans au milieu et à droite du tableau de bord indiquent votre altitude actuelle (ALT) en pieds, le nombre de tours/minute du moteur (RPM) et votre vitesse mesurée en miles à l'heure (MPH). Il y a un nombre supplémentaire à côté du cadran ALT. Il correspond à votre altitude actuelle en milliers de pieds. Par exemple, le nombre indique 15 et, sur le cadran, la grande aiguille pointe sur le 7 et la petite sur le 4. Cela signifie que votre avion est à une altitude d'environ 15 740 pieds (la petite aiguille indique les dizaines, alors que la grande indique les centaines).

Au-dessous du cadran MPH, vous avez un indicateur qui affiche le nombre d'images utilisées et le total disponible afin d'enregistrer vos exploits en vidéo et

les revoir par la suite. (Appuyez sur V pour allumer ou éteindre l'enregistrement vidéo). Cette procédure est décrite plus en détails dans la section Replay de ce manuel.

A gauche du tableau de bord, vous avez deux indicateurs, marqués R (dans les chasseurs légers) ou B (dans les chasseurs lourds) et G. R vous indique le nombre de roquettes, B la quantité de bombes et G le nombre de cartouches (munitions) disponibles. A chaque fois que vous lancerez des roquettes ou que vous ferez feu, ces nombres diminueront. Lorsqu'ils atteignent 0, vous n'avez plus de munitions!

Vous avez, au-dessus de ces indicateurs, un compas vous donnant votre cap actuel en degrés. Vous devrez vous en servir pendant les missions pour vérifier que vous vous dirigez dans la bonne direction. Par exemple, lorsque le nombre 260 est aligné avec le milieu du compas, cela vous indique que votre cap est de 260 degrés.

Deux petits voyants ont été installés au-dessus du compas. Celui de gauche s'allume lorsque le pilote automatique est activé et l'autre, lorsque le mode de tir automatique est enclenché. Le pilote automatique vous conduira automatiquement au point de repère suivant (voir plus loin, pour plus de détails sur les points de repère). Le tir automatique fera feu sur tous les avions ennemis traversant la ligne de tir de votre appareil qui se dirige vers le point de repère suivant. Il ne fonctionnera que lorsque le pilote automatique sera activé. Vous activez ou désactivez le pilote automatique en appuyant sur A et le tir automatique, en appuyant sur T.

Maintenant que vous connaissez la fonction de tous les indicateurs du tableau de bord, nous allons vous expliquer quelques-uns des différents types de vue disponibles. En laissant le jeu en pause, appuyez sur la touche [de votre clavier. La vue va changer. C'est ce qu'on appelle la "vue vers le haut", parce qu'elle simule la vue que vous obtiendriez si vous regardiez vers le haut depuis l'intérieur de votre appareil.

Vous avez le ciel, l'avion, mais également un panneau qui vient d'apparaître au bas de l'écran. Il contient un tas de renseignements utiles, comme votre cap actuel, la distance par rapport au point de repère suivant (et sa position relative en degrés), votre altitude et bien d'autres choses encore.

Vous pouvez également changer la vue afin de voir votre propre appareil de l'extérieur du cockpit ou votre ennemi le plus proche, etc. Appuyez sur la touche de fonction f5 pour obtenir une vue extérieure de votre avion. Appuyez sur la touche f7 et vous obtiendrez la même vue extérieure, mais, cette fois-ci, la "caméra" sera

placée juste au-dessus (c'est ce qu'on appelle la vue "satellite"). Pour connaître les autres vues, consultez la section Vol ou servez-vous du mémento de clavier.

Vous avez peut-être remarqué également les messages apparaissant en haut de l'écran, vous indiquant quelque chose comme "Bandits at 6 O' clock, Range < 2" ("Bandits à 6 heures, Portée < 2"). Bandit est un terme générique faisant référence à un appareil ennemi; ce message vous indique donc qu'un appareil ennemi est à 6 heures. Imaginez une horloge, avec 12 heures pointant directement devant, 3 heures à droite, 6 heures derrière vous et 9 heures à gauche. Lorsque le message dit qu'un bandit est à 6 heures, cela signifie qu'il est juste derrière vous. La portée est inférieure à 2 miles, il est donc tout près!

Vous pouvez voir exactement où il se trouve par rapport à votre appareil en appuyant sur la touche Entrée. La vue passera au "Verrouillage de combat extérieur" sur le bandit le plus proche. La vue change constamment afin de garder votre avion au premier plan et l'ennemi en arrière-plan. Cela vous permet de suivre la position de l'ennemi par rapport à votre appareil. Au début de la mission Pourchassé, vous verrez qu'il est littéralement à votre poursuite.

Nous n'avons décrit que quelques-unes des vues que vous pouvez utiliser lorsque vous êtes aux commandes de votre avion. Profitez de la pause pour consulter le mémento de clavier et essayer les autres vues disponibles. Quand vous êtes à nouveau prêt à suivre ce guide pratique, appuyez sur 7 pour retourner à la vue de l'intérieur du cockpit de votre appareil. Si vous êtes toujours en mode "vers le haut", appuyez sur] pour retourner à la vue normale du cockpit. Vous pouvez également utiliser un joystick si vous le souhaitez. Sélectionnez l'option CONFIGURE (CONFIGURER) sur le menu principal, afin de changer le paramètre du périphérique de contrôle (le clavier est le paramètre par défaut).

Vous allez maintenant continuer la partie en appuyant sur P pour retirer la pause. Vous savez qu'il y a deux appareils ennemis juste derrière vous. La première chose à faire est de tourner votre avion pour essayer de les abattre avant qu'ils ne vous tirent dessus! Pour tourner votre avion, servez-vous des touches flèches gauche et droite de votre clavier. La touche flèche haut inclinera le nez de votre appareil vers le bas et la touche flèche bas l'inclinera vers le haut. Pour tirer, appuyez sur la Barre d'Espacement lorsque l'ennemi est dans votre ligne de tir.

Vous pouvez augmenter ou réduire la vitesse de votre avion en appuyant sur les touches + et -. Pour passer au maximum appuyez sur > ou pour passer au minimum, appuyez sur <.

Lorsque vous avez détruit les deux appareils ennemis, votre mission est terminée. Pour rentrer, vous pouvez appuyer sur la touche f10 et choisir END MISSION (TERMINER MISSION) parmi les options, appuyer sur ALT X dans le cockpit, ou appuyer sur L (pour avertir le Transporteur que vous êtes prêt à rentrer), puis activer le pilote automatique (en appuyant sur A) et regarder votre avion rentrer et s'arrimer. Vous pouvez accélérer la procédure en appuyant sur TAB pour activer ou désactiver l'option de temps accéléré. Une fois à l'intérieur du Transporteur, l'Officier de Pont évaluera le succès (ou l'échec) de votre mission. Vous rendrez peut-être visite au bar des pilotes si vous avez été particulièrement bon.

Vous trouverez peut-être l'ennemi assez redoutable dans cette mission et vos premières tentatives se solderont peut-être par des échecs. Vous pouvez, cependant, régler le niveau de difficulté du jeu. Vous devez le faire sur le Main Menu (Menu Principal), avant de choisir la mission. On vous l'explique en détail dans la section "Configurer" de ce manuel. En bref, cette option vous permet d'affaiblir l'ennemi, de vous rendre invincible, de vous donner une quantité illimitée de munitions, etc. Vous accédez à ces options en appuyant sur la touche de fonction f10 pendant une mission. Remarque: certaines options ne sont pas disponibles pendant le vol.

N'oubliez pas que les mission SCRAMBLE (DECOLLAGE EN URGENCE) sont des scénarios indépendants n'ayant pas d'incidence sur la campagne à laquelle vous prenez part avec l'option NEW GAME (NOUVELLE PARTIE). C'est pour cette raison que lorsqu'une mission est terminée, vous retournez au menu principal.

SECTION C
LE JEU

MENU PRINCIPAL

Vous pouvez choisir parmi les options suivantes:

PARTIES	Vous choisissez une mission et montez dans votre avion sans délai.
CHARGER UN JEU	Vous chargez une partie enregistrée au préalable et continuez à jouer.
NOUVELLE JEU	Vous choisissez un personnage et commencez une NOUVELLE JEU.
CONFIGURER	Cela vous permet de changer les Conditions Actuelles de Fonctionnement.
CREDITS	Vous pouvez lire les noms des personnes qui ont travaillé sans répit pour créer Air Power.
QUITTER	Vous quittez la partie. On vous demandera de confirmer votre décision.

Pour choisir une option, servez-vous du pointeur pour la mettre en valeur sur le menu, puis cliquez avec le bouton gauche de votre souris. Cela vous conduira, en général, à d'autres menus et options que vous pouvez sélectionner de la même façon.

Vous pouvez aussi utiliser le clavier sur les menus. <TAB> vous permet de passer les options en revue, MAJ <TAB> passe les options en revue en sens inverse et <Entrée> vous sert à confirmer votre sélection.

Précédent

Sommaire

PARTIES

Si vous voulez être immédiatement plongé au cœur de l'action, ignorez toutes les autres options et sélectionnez SCRAMBLE. On vous présentera alors une liste de missions uniques que vous pourrez choisir. Chacune d'entre elles comprendra un élément différent du jeu; ce qui vous permettra de vous entraîner dans des appareils variés avant de les piloter dans une véritable campagne. Pointez sur chaque mission pour obtenir une brève description au bas de l'écran. Pour choisir une mission, pointez et cliquez avec le bouton gauche de la souris.

The Hunted (Pourchassé)

Swarm (Nuée)

Hunter Killer (Exterminateur)

Escort (Escorte)

Suppression (Elimination)

Battle In The Sky (Combat Aérien)

Sitting Duck (Cible Facile)

Salvo (Salve)

The Challenge (Le Défi)

CHARGER UN JEU

C'est la seconde option du Main Menu (Menu Principal). Vous ne sélectionnez cette option que si vous souhaitez CHARGER UN JEU enregistrée au préalable. Si c'est le cas, sélectionnez le nom du fichier de partie enregistrée, sur la liste proposée, ou sélectionnez CANCEL (ANNULER) pour retourner au menu principal.

NOUVEAU JEU

Lorsque vous commencez une NOUVELLE JEU, vous devez d'abord choisir le personnage que vous voulez incarner. Il y en a quatre et leur biographie apparaît

en haut de l'écran, lorsque vous pointez sur leur nom au milieu de l'écran. Faites votre choix, pointez sur le nom et cliquez avec le bouton gauche. Quel que soit le personnage que vous ayez choisi, les trois adversaires seront contrôlés par l'ordinateur pendant la partie.

Chaque personnage a sa propre personnalité, reflétant les différentes tactiques en matière de diplomatie ou de guerre. La qualité et l'efficacité de leurs officiers varient également. Pour réussir, vous devez adopter les caractéristiques de la personnalité du personnage que vous avez choisi d'incarner. Par exemple, il est inutile d'attaquer constamment les communautés lorsque votre personnage est un diplomate-né.

Constituez votre flotte!

Vous devez ensuite choisir le Flagship (Vaisseau Amiral) de votre flotte. On vous propose quatre Ballons Dirigeables:

Danzig

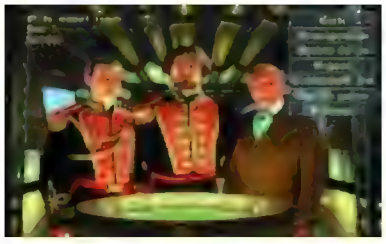
Pride

Glorious

Wartide

Chaque Vaisseau Amiral est accompagné d'un groupe différent d'avions. Par exemple, le Wartide utilise le chasseur Vampire à ailes en flèche et le biplan Firestorm. Les huit types d'avions sont décrits en détails dans la section Vol de ce manuel.

Une fois que vous avez choisi votre Vaisseau Amiral, vous passez au Bridge (Pont). C'est là où les décisions sont prises pendant la partie. Vos trois officiers principaux se trouvent sur le Pont.



OFFICIER EN SECOND Votre officier en second a un certain nombre de responsabilités, comme celle de vous tenir informé sur le statut actuel de la flotte.

CHEF MILITAIRE Comme vous pouviez vous y attendre, le Chef Militaire est un expert en action militaire. N'oubliez pas de lui demander son opinion et de réfléchir à ses conseils lorsque vous choisissez de vous battre plutôt que de discuter avec une communauté.

DIPLOMATE La diplomatie est votre alternative. Les services du Diplomate sont indispensables lorsque vous négociez avec une communauté, afin d'obtenir sa coopération et sa confiance.

Vous aurez également l'occasion de rencontrer l'Officier de Pont lorsque vous rentrerez indemne d'une mission de campagne. Il évaluera votre performance et vous donnera des conseils. Si vous faites preuve d'une adresse particulière, vous rejoindrez peut-être vos camarades pilotes au bar pour fêter l'événement!

Menu du Pont

Lorsque vous êtes sur le Pont, on vous avertit d'abord que la flotte est arrivée à destination. Cliquez avec le bouton gauche de la souris (ou appuyez sur <Retour>) pour faire apparaître un autre menu. Vous y trouverez un grand nombre d'options parmi lesquelles vous pourrez choisir:

CARTE

RENSEIGNEMENTS

OPTIONS DE JEU

REPLAY

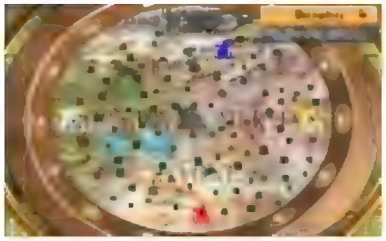
OFFICIER EN SECOND

CHEF MILITAIRE

DIPLOMATE

Vous remarquerez également quelques renseignements affichés en haut à gauche de l'écran du Pont. La première ligne vous indique le niveau de soutien actuel dont vous bénéficiez dans le pays. Au début de la campagne, vous n'aurez plus que le soutien de votre communauté d'origine. Au fur et à mesure que vous faites la conquête des colonies ou que vous gagnez des alliés, le nombre de promesses de fidélité augmente. La ligne suivante vous indique le nombre de jours écoulés depuis le début de la campagne. La dernière ligne décrit votre position actuelle dans Karanthia.

CARTE



Si vous choisissez cette option sur le Menu Pont, on vous présente une Carte de Karanthia. Chacun des prétendants au trône commence dans une région différente de la carte (ce qui revient à peu près à nord, est, sud et ouest). La position initiale de votre flotte dépend du personnage que vous avez choisi d'incarner. La carte est un élément essentiel de votre réussite. C'est à partir de là que vous déplacez votre flotte, rassemblez les renseignements sur les différents endroits et préparez votre stratégie future.

Il y a également un grand nombre de marqueurs carrés, de différentes tailles, répartis dans Karanthia. Chacun d'entre eux représente une communauté d'un type particulier (ville, village, etc.). La couleur du marqueur vous en indique le camp actuel. La position de votre flotte est mise en valeur à l'aide d'un grand cadre entourant le marqueur de colonie où elle est actuellement postée.

Couleur du Marqueur	Camp
Vert	Neutre
Marron	Détenue par des Bandits
Bleu	Détenue par Taranus
Jaune	Détenue par Dorosia
Rouge	Détenue par Paratrados
Blanc	Détenue par Malheidees

Au début de la partie, les prétendants ne contrôlent qu'une seule communauté chacun. Au fur et à mesure du jeu et que les personnages étendent leur influence, le niveau de soutien de chacun d'eux change assez souvent.

Le trône de l'Empereur se trouve en plein cœur de Karanthia, à Kapitial. Cependant, ce n'est pas la peine d'essayer de vous l'approprier avant d'avoir un soutien suffisant de la part des communautés. Kapitial est protégée par la garde impériale d'élite. Elle repoussera tous les prétendants au trône cherchant à utiliser la force directe. Le personnage ne sera autorisé à entrer dans le palais, sans

encombre, que lorsqu'il aura obtenu le nombre de promesses de fidélité requis. Si vous essayez de vous approcher avec guère de soutien, vous serez forcé d'affronter vague sur vague de vaisseaux impériaux.

Vous pouvez pointer et cliquer avec le bouton gauche sur n'importe quelle communauté. Vous obtiendrez ainsi des renseignements supplémentaires et quelques nouvelles options à sélectionner au-dessous. Par exemple, l'examen de Jelec (au milieu du bas de la carte, à droite de Livny) vous révélera que c'est une ville neutre sans installation d'un intérêt particulier. On vous indiquera également le nombre d'heures nécessaires pour vous rendre là-bas, de la position où vous vous trouvez. Le nom du chef actuel est également affiché. Si vous décidez d'user de diplomatie avec cette communauté, c'est la personne à qui votre DIPLOMATE s'adressera. Vous disposez, au-dessous, d'options supplémentaires.

Aller à

Cela indique à votre OFFICIER EN SECOND de déplacer la flotte vers cet endroit. On vous demandera de confirmer votre décision. De nouvelles options sont mises à votre disposition. Avant de quitter votre position actuelle pour vous rendre à une colonie, vous pouvez consulter les renseignements suivants:

Statut du Pilote

> Le moral des pilotes de votre flotte est important. Au départ, ils ont un très bon moral, mais il peut disparaître rapidement si la campagne ne se déroule pas très bien. Les pilotes n'ayant pas un bon moral seront médiocres au combat. Certains pourraient même décider de faire demi-tour et de rentrer plutôt que d'affronter l'ennemi. Vous avez la possibilité de les aider à changer d'avis, mais ce sera à vous de découvrir comment...

Rapport d'Espionnage

> Cela vous donne un certain nombre de renseignements utiles. Cela vous indique ce que le citoyen moyen de Karanthia pense de vous à ce moment précis. Cette opinion reflète la réputation que vous vous êtes construite; elle peut changer en fonction de votre attitude au cours de la campagne. Cliquez avec le bouton gauche ou appuyez sur <Retour> pour afficher le statut et la position (s'ils sont connus) de vos adversaires. Vous devez maintenant avoir compris que tous les renseignements sont utiles dans la campagne. Vous obtenez des informations sur votre adversaire suivant en sélectionnant NEXT (SUIVANT). L'option PROCEED (CONTINUER) passera les autres ducs et vous présentera l'écran suivant.

Ces rapports sont uniquement effectués avant le départ de la flotte vers la nouvelle communauté. La raison de ceci étant que le seul moment où l'équipage est disponible pour le faire est avant le transit.

Si vous choisissez ensuite l'option CONTINUER, la flotte se déplacera dans la direction du site sur la carte. Votre Officier en Second vous avertira lorsque la flotte sera arrivée. Restez, cependant, sur vos gardes, car tous les voyages ne se déroulent pas sans accrocs. Il est possible que votre flotte soit attaquée par des pirates, alors qu'elle se dirige vers la colonie suivante. La probabilité d'une telle attaque sera d'autant plus grande s'ils sont convaincus que vous faites une cible facile ou si vous avez récemment attaqué un certain nombre de communautés détenues par des bandits. Cliquez avec le bouton gauche ou appuyez sur <Retour> pour accéder immédiatement au cockpit de votre avion de défense.

Pendant ses déplacements, il est tout à fait possible que votre flotte subisse autre chose que des attaques de pirates. Vous aurez la possibilité de répondre à ces incidents ou de les éviter. La sélection de l'option CONTINUER vous placera à l'intérieur du cockpit de l'avion chargé de l'enquête. L'option ORDRE D'AMARRAGE ignorera l'alternative et maintiendra la flotte sur son cap actuel. Ces événements tourneront parfois à votre avantage et parfois, ce ne sera pas le cas!

RENSEIGNEMENTS

Cette option vous permet d'afficher un rapport de renseignements contenant des détails sur l'endroit que vous avez sélectionné (ex: la taille de la colonie, des détails sur la situation géographique, les niveaux de danger possible, etc.). Vous accédez également à ces renseignements avec l'option Intelligence (Renseignements) du Bridge Menu (Menu Pont), même s'ils ne se rapportent qu'à la communauté que votre flotte survole actuellement.

Si les renseignements fournis ne peuvent être contenus dans la fenêtre d'informations, servez-vous des flèches de défilement, situées au bas de la banque d'options disponibles, pour révéler le reste du texte. Placez simplement le pointeur sur la flèche haut ou bas, et cliquez avec le bouton gauche, ou appuyez sur <Retour>. Ces flèches seront disponibles sur un certain nombre d'écrans et vous pourrez les utiliser de la même façon.

ORDRE D'AMARRAGE

Vous pouvez annuler et retourner à l'écran ou l'option précédente. Cette option apparaît sur un certain nombre d'écrans et a toujours la même fonction.

OPTIONS DE JEU

Elle aussi sur Bridge Menu (Menu du Pont), cette option affichera un nouvel écran comportant d'autres options vous permettant de changer un certain nombre de caractéristiques du jeu. Ces options sont les suivantes:

ENREGISTRER

Cela vous permet d'enregistrer votre partie actuelle. Vous pouvez choisir l'un des dix emplacements d'enregistrement. On leur donne automatiquement le nom de l'endroit de Karanthia où vous vous trouvez actuellement. Si vous changez d'avis, sélectionnez simplement la boîte ANNULER du bas de l'écran. Vous ne pouvez restaurer les parties enregistrées qu'à l'aide de l'option LOAD GAME (CHARGER LA PARTIE) du Main Menu (Menu Principal).

MENU PRINCIPAL

Cela vous ramène au Menu Principal. Cependant, cela vous forcera également à abandonner la campagne actuelle.

CONFIGURER

Cela vous donne accès à l'écran Conditions Actuelles de Fonctionnement. C'est là que vous pouvez configurer un grand nombre d'options; certaines d'entre elles ne pouvant être modifiées qu'avant le décollage de l'appareil. C'est la même option que CONFIGURER se trouvant sur le Menu Principal.

CONTINUER

Cela vous permet de retourner au pont.

REPLAY

Cette option, disponible sur le pont, est décrite en détails dans sa propre section du manuel.

OFFICIER EN SECOND

L'Officier en Second est votre commandant en second. Il effectue un certain nombre de tâches dans et hors du Transporteur. Lorsque vous sélectionnez cette option, on vous indique le statut actuel de la flotte. Elle comprend également le nombre de Frégates, Hélicoptères de Combat, Chasseurs Légers et Chasseurs Lourds disponibles, ainsi que le nombre de Dépôts de Ravitaillement contrôlés actuellement par vos forces. (Vous en obtenez lorsque vous prenez le contrôle d'une communauté contenant un point de Ravitaillement, par les armes ou par la diplomatie). Il est évident que le nombre d'avions dont votre flotte dispose, ainsi que leur type, est essentiel en temps de guerre.

L'Officier en Second a également un certain nombre de responsabilités. Il transmettra vos ordres au reste de la flotte, quand vous aurez décidé de partir vers une autre destination de Karanthia (à l'aide de la fonction CARTE et de l'option ALLER A. Il joue également un rôle au moment des négociations diplomatiques. Il accompagne votre Diplomate et vous représente dans des rencontres de ce genre. Pour plus de renseignements, voir la section DIPLOMATE.

Si vous vous trouvez à un point de ravitaillement et que votre flotte a besoin de réparation ou de ravitaillement, vous disposez d'une nouvelle option (R & R) sur First Officer Menu (Menu de l'Officier en Second).

R & R

Précédent

Sommaire

Si votre Transporteur est endommagé ou si vous avez perdu des appareils pendant le combat, cette option vous permet de réparer ou de ravitailler votre flotte. Vos ingénieurs estimeront la durée de la tâche à accomplir. Vous devrez ensuite choisir, sur le menu, le temps que vous souhaitez impartir.

CHEF MILITAIRE

Dans de nombreux cas, vous aurez besoin de consulter votre Chef Militaire. Souvent, vous devrez peser le pour et le contre quant à des négociations diplomatiques ou décider d'employer la force afin de prendre le contrôle d'une communauté. Le Chef Militaire sera toujours là pour vous donner de bons conseils par rapport à votre puissance militaire actuelle et sur vos chances de succès dans la situation où vous êtes.

Dès que vous choisissez Chef Militaire sur Menu du Pont, vous obtenez immédiatement son opinion d'ensemble sur la situation actuelle. N'oubliez pas qu'on aborde toujours la question du point de vue "attaquer ou ne pas attaquer". Vous disposez également de nouvelles options.

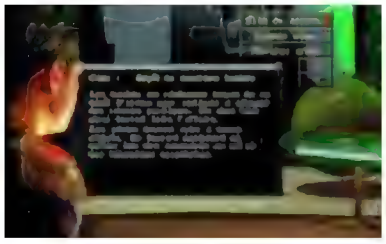
SIEGE

ELIMINATION

ORDRE D'AMARRAGE

Lorsque vous vous engagez dans une campagne militaire dans une colonie, vous y restez jusqu'à la fin de celle-ci. Vous pouvez toujours consulter les différents écrans et utiliser les autres options, mais quand vous consulterez à nouveau votre Chef Militaire, il vous conseillera sur la campagne en cours. Vous pouvez mettre fin à une campagne en consultant le Chef Militaire sur le pont et en sélectionnant l'option TERMINER LA CAMPAGNE. Le déplacement de la flotte vers une autre colonie mettra automatiquement fin à la campagne actuelle.

SIEGE



Le Siège revient à faire le blocus d'une communauté dans le but de la forcer à se rendre. Il vise délibérément la population civile; on s'attaque aux ressources afin de faire pression sur le peuple. Cela finira par convaincre le gouverneur de capituler avant que la population ne se révolte en masse. Après avoir promis sa fidélité, le Maire est autorisé à garder son poste. Dans une mission de siège, toutes les cibles ne doivent pas nécessairement être détruites. Tout dépend de la vitesse à laquelle la foule terrifiée se soumet.

Votre Chef Militaire vous présentera la liste des cibles possibles, en fonction de la taille de la colonie. (Les ressources de certaines petites communautés sont tellement insignifiantes ou dispersées qu'il est impossible de les cibler. L'élimination est la seule alternative militaire dans ce scénario). Choisissez une cible sur la liste afin d'obtenir des renseignements supplémentaires qui vous aideront à décider de la meilleure stratégie. Les cibles de la liste sont également colorées pour indiquer leur statut actuel:

Couleur	Statut
Jaune	Intacte
Marron	Endommagée
Gris	Détruite

Vous disposez maintenant de quelques options supplémentaires sur le menu en haut de l'écran.

Film de Reconnaissance

> Un extrait de film en noir et blanc vous est présenté, sur le site en question et la cible. C'est très utile puisque cela vous permet de jeter un coup d'œil sur votre cible avant de lancer votre appareil dans le combat.

Choisir un Avion

Une fois que vous avez sélectionné une cible, vous devez choisir les appareils qui constitueront votre flotte. On vous indique le nombre et le type d'appareils disponibles, ainsi que les conseils de votre Chef Militaire pour cette mission. Si vous êtes d'accord avec lui, sélectionnez EFFECTUER LA MISSION afin d'être placé dans le cockpit de votre avion. Vous pouvez, néanmoins, si vous le souhaitez, changer les appareils de la mission. Pointez et cliquez sur les éléments voulus afin d'afficher un nouveau menu déroulant vous proposant d'autres possibilités. Vous pouvez modifier Type d'Attaque, Type d'Escorte et Service d'Escorte. Le Type d'Attaque fait référence au type d'avion ou de ballon qui attaquera la cible de mission. Le Type d'Escorte détermine le type d'avion qui protégera la flotte d'attaque contre les différentes menaces (chasseurs ennemis, défenses au sol). Le Service d'Escorte décrit le danger spécifique sur lequel les escortes se concentreront.

Les caissons des avions et des bombardiers présentent des degrés variés d'efficacité:

Chasseurs Légers

Armés de Roquettes. Ils sont le plus efficace dans les attaques de précision sur des cibles au sol.

Chasseurs Lourds

Armés de Bombes. Ils sont excellents contre les cibles au sol, petites ou moyennes, lorsque la précision n'est pas essentielle, du moment que la cible est détruite.

Ballon Dirigeable

Il ne sert que pour les missions d'attaque. Il bombardera sa cible avec de multiples projectiles. Il vaut mieux le garder pour les grandes occasions! (Vous ne pouvez contrôler directement le Ballon).

Quatre types de Service d'Escorte sont disponibles:

Aucun

Aucun service d'escorte choisi.

Chasseur

Des chasseurs sont envoyés pour détruire les autres avions.

Belette Sauvage

Les chasseurs interviennent pour détruire les canons de la DCA au sol. Les chasseurs légers utilisent des Roquettes, alors que les chasseurs lourds utilisent des Bombes pour le faire.

Combinaison

Cela combinera le type d'Escorte de Chasseur avec la "Belette Sauvage".

N'oubliez pas que vous pouvez toujours changer d'avis en sélectionnant ORDRE D'AMARRAGE.

Elimination

C'est votre autre stratégie d'attaque. Elle a pour but d'éliminer les dirigeants s'opposant à vous, afin d'avoir la possibilité de mettre en place un nouveau gouverneur rallié à votre cause. Le nouveau gouvernement ne répondra pas aux diplomates ennemis s'adressant à lui. Vous atteignez votre but en limitant la capacité de la colonie à se défendre, de façon à ce que les sympathisants au sol puissent prendre les armes, se débarrasser des gouverneurs et prendre le contrôle du conseil.

Sélectionnez Suppression (Elimination) sur le menu. On vous donnera ensuite la liste des cibles possibles. Choisissez une cible pour obtenir des renseignements supplémentaires. Comme avec l'option Siege, un nouveau menu apparaît vous permettant de choisir l'option pour voir un FILM DE RECONNAISSANCE, pour CHOISIR UN AVION pour la mission ou ORDRE D'AMARRAGE et retourner à l'écran précédent.

Pour réussir votre coup d'état, vous devez mettre toutes les cibles disponibles hors d'usage.

Mettre les Bandits en Déroute

Chacune des quatre provinces a été soumise aux seigneurs de guerre de Karanthia et d'autres pays. Ils sont arrivés par surprise et ont conquis autant de colonies que possible. Ils ont, depuis, consolidé leur position en laissant les colonies aux mains de bandits. Lorsque vous vous rendez dans une communauté détenue par ces bandits, votre Chef Militaire vous donne l'option METTRE LES BANDITS EN DEROUTE. Vous pouvez ensuite choisir des cibles importantes à attaquer dans la colonie. La destruction de toutes les ressources des bandits les forcera à s'enfuir de la colonie. Le chef (en général, le Maire) sera particulièrement reconnaissant et vous promettra immédiatement sa fidélité. Cela irritera énormément le seigneur de guerre ayant le contrôle.

Détruire le Seigneur de Guerre

C'est le Seigneur de Guerre qui commande les bandits. Pour vaincre un Seigneur de Guerre, vous devez détruire sa forteresse. Ces forts sont des bases militaires à partir desquelles le Seigneur de Guerre dirige ses opérations. Il n'y a aucun membre de la population et il ne promette aucune fidélité. La destruction d'une forteresse la fait disparaître complètement de la carte. Pour le faire, consultez votre Chef Militaire et sélectionnez l'option DETRUIRE le Seigneur de Guerre. On vous proposera une liste de cibles que vous devrez détruire dans leur totalité. Attaquer un Seigneur de Guerre est une tâche difficile et dangereuse. Cela peut, cependant, vous permettre de gagner un soutien énorme et d'améliorer votre réputation en peu de temps. Les colonies détenues par un Seigneur de Guerre seront libérées au moment de sa défaite et vous promettront immédiatement fidélité à votre cause.

Combats entre Flottes

Votre flotte pourra également affronter la flotte d'un autre duc. Si vous arrivez au-dessus d'une colonie et que vous vous apercevez qu'il y a déjà une flotte ennemie, une campagne entre flotte aura lieu. Son objectif est d'endommager le transporteur ennemi ou de détruire une quantité telle de ses avions et autres ressources qu'il sera forcé de battre en retraite pour se mettre à l'abri et commencer les réparations. Lorsqu'une flotte est obligée à quitter une zone, la colonie donne immédiatement son soutien au camp du vainqueur, tellement elle a été impressionnée par la démonstration de sa puissance.

DIPLOMATE

Si vous vous destinez à devenir l'Empereur de Karanthia, vous devrez savoir quand laisser les armes de côté pour trouver une solution plus pacifique à une situation. La première fois que vous parlerez à votre Diplomate sur le Pont de votre Transporteur, il vous donnera son opinion avisée quant à la situation actuelle. S'il y a moyen de résoudre le problème pacifiquement, vous ne perdez rien à envoyer votre Diplomate et Officier en Second à la rencontre des gouverneurs de la colonie. Si c'est ce que vous souhaitez faire, sélectionnez

CONTINUER pour commencer la procédure diplomatique.

Le dirigeant de la colonie commencera à poser des questions ou il vous informera de la décision de son conseil au sujet d'une promesse de soutien possible. Vous pouvez alors choisir parmi deux réponses possibles: engager de véritables pourparlers ou demander une promesse immédiate. Si le gouverneur semble plutôt favorable, votre demande de promesse immédiate pourrait vous gagner un temps précieux. Si ce n'est pas le cas, vous devrez d'abord lui faire bonne impression. Vous pouvez consulter les rapports de Renseignements pour connaître sa façon de penser à chaque fois que vous devez répondre à une question. A vous de juger! Comment sont ces gens? Qu'est-ce qui les intéresse? Quelle est leur situation? Vous pouvez ensuite utiliser les options PREC et SUIV pour passer en revue les réponses disponibles. Réfléchissez bien avant de choisir. Parfois, vous devrez être arrogant et, en d'autres occasions, vous devrez être prudent et vous efforcer de ne pas vexer ou insulter vos hôtes. Sélectionnez CONTINUER pour confirmer votre choix de réponse et passer à l'étape suivante des négociations.

Après avoir demandé un rendez-vous, votre diplomate et votre officier en second se rendront dans la colonie et dans le bureau du Maire. Le gouverneur pourra vous avertir immédiatement s'il a déjà pris une décision. Dans ce cas, votre seule option sera CONTINUER. Cela vous ramènera sur le pont de votre Transporteur. Si le gouverneur vous accueille et semble ouvert à la conversation, vous pouvez alors engager des pourparlers ou demander sa promesse immédiate de fidélité. Vous le faites à l'aide des options SUIV et PREC. Cela vous permet de passer en revue les différentes déclarations que votre diplomate peut faire au Maire. PROCEED vous sert à sélectionner la déclaration actuelle. A vous de choisir la meilleure option par rapport à la situation. Si vous savez que vous avez une bonne réputation et que le Maire vous a reçu les bras ouverts, n'hésitez pas à demander tout de suite une promesse de fidélité. Par contre, il est préférable de parlementer avec le gouverneur si vous comptez l'impressionner et lui faire adopter une attitude favorable.

Au cours de ses discussions avec le gouverneur, votre diplomate devra répondre à un certain nombre de questions. Cliquez pour lire les réponses possibles. Vous pouvez également consulter les rapports de renseignements pour obtenir plus de détails. A vous de juger! Votre connaissance de la population, son histoire, son mode de vie, la situation de cette région de Karanthia, tous ces facteurs doivent être pris en considération lorsque vous choisissez une réponse. Lorsque vous aurez utilisé SUIV et PREC pour connaître les réponses possibles et l'option CONTINUER pour faire votre choix, le gouverneur répondra. Il continuera de poser des questions, jusqu'à ce qu'il ait pris une décision et que vous soyez retourné sur le pont.

Dans certains cas, vous n'aurez pas la possibilité d'utiliser votre Diplomate. Par exemple, lorsque vous vous rendez dans une colonie détenue par des Bandits; vous n'avez pas d'autre choix que de les attaquer si vous souhaitez prendre le contrôle. Vous n'aurez pas non plus besoin des services de votre Diplomate dans les communautés que vous détenez déjà; il ne sera donc pas disponible. Si vous arrivez dans une colonie dirigée par un autre duc, les services de votre Diplomate ne vous seront d'aucune utilité.

Les colonies Neutres écouteront presque toujours ce que votre Diplomate a à leur dire. Néanmoins, certaines communautés déjà alliées à d'autres ne le laisseront pas parler si elles pensent que c'est préférable.

CONFIGURER

Vous choisissez cette option sur le Menu Principal pour passer à l'écran Conditions Actuelles de Fonctionnement. Vous pouvez également le faire par l'intermédiaire d'autres écrans. Les options dont vous disposez changent si vous êtes en vol ou non.

Moteur	Normal ou Super
Vulnérabilité	Activée ou Désactivée
Armes	Limitées ou Illimitées
Cibles	Faciles, Normales ou Difficiles
Difficulté	Faible, Normale ou Elevée
Position de Départ	Dans les Airs ou Sur le Transporteur)
Temps Réel	Combat ou Visible

Ces sept premières options affecteront le fonctionnement du jeu. Une fois que vous êtes dans les airs, vous ne pouvez plus changer ces paramètres, à moins que vous abandonniez, terminiez la mission ou périssiez.

Super donnera à vos Moteurs 50% de puissance de plus que le niveau Normal.

Si vous Désactivez la Vulnérabilité, votre avion ne pourra pas être détruit.

Les Armes Illimitées vous permettent de vous déchaîner sur la gâchette sans vous soucier de la quantité de munitions utilisée.

Si vous visez des Cibles ennemies Faciles, vous pouvez tirer à côté et faire quand même mouche. Pour les Cibles Normales, vous pouvez tirer à n'importe quel endroit de l'appareil, alors que les Difficiles ne peuvent être endommagées que si vous les frappez près du centre.

Le niveau d'Activité Ennemie se rapporte à l'adresse moyenne des pilotes ennemis. Cela affecte leurs réactions au cours d'une campagne.

Pour la Position de Départ, c'est évident; lorsque vous commencez une mission, vous pouvez vous trouver à l'extérieur du Transporteur ou dans le ciel près d'une cible de mission.

Le Temps Réel vous permet de déterminer quand l'option de Temps Accéléré (que vous activez ou désactivez en appuyant sur <TAB>) doit se déclencher. Le paramètre Visible la déclenchera lorsqu'un ennemi sera à portée de vue (à environ sept miles), alors que Combat ne le fera que lorsque vous serez à portée de tir (à environ 1 mile et demi).

Sensibilité Souris	Faible ou Elevée
Fondus	Activés ou Désactivés
Contrôle	Clavier, Joystick, Joy-Throttle, Flightstick Pro, Thrustmaster et Recalibrer
Sensibilité Joystick	Faible, Normale, Elevée ou Personnaliser
Pedalier	Activé ou Désactivé
Effets sonore	Tous sauf Moteurs, Tous Activés ou Tous Désactivés
Musique	Activée ou Désactivée
Détail	Bas, Normal ou Elevé
Détail Automatique	Activé ou Désactivé
Fenêtre Automatique	Activée, Minimum ou Désactivée
Conversation Radio	Activée ou Désactivée

Ces dernières options affectent la présentation, le son et les commandes.

La Sensibilité de Souris vous permet de régler la taille du déplacement du

pointeur de la souris par rapport à la distance à laquelle vous devez la déplacer. Lorsque vous choisissez Faible, vous devez la déplacer deux fois plus loin qu'avec Elevée.

Les Fondus d'Ecran peuvent être activés ou désactivés. Il est conseillé de les désactiver sur les ordinateurs plus lents.

Le Type de Contrôle est une option importante. Elle détermine le périphérique de contrôle que vous utilisez dans le jeu pendant le vol. Les types dont vous disposez dépendent de l'ordinateur que vous utilisez. Vous trouverez plus de détails sur les types de contrôle plus spécialisés dans la Section de Référence Technique.

Vous pouvez également régler la sensibilité du Joystick. Choisissez le paramètre qui convient le mieux à votre joystick pendant le vol.

Si vous possédez un palonnier, vous pouvez vous en servir pour contrôler le Gouvernail Indépendant, en activant cette option.

Le paramètre sonore par défaut est Tous sauf les Moteurs. Vous pouvez choisir l'une des trois options proposées.

L'option suivante vous permet de désactiver la Musique qui accompagne les menus.

Les paramètres du niveau de détail affectent la présentation du jeu dans les sections de vol en 3D. Vous pouvez régler ces options à votre convenance ou adapter les caractéristiques 3D à votre ordinateur. Plus le niveau est bas et moins il y a d'objets et de texturage. Cela augmentera le débit des images en 3D puisqu'il a moins à faire. Vous pouvez choisir Faible, Normal ou Elevé.

L'option Détail Automatique peut faire le réglage à votre place. Il modifie le niveau lorsqu'il doit suivre la vitesse du vol en 3D. Certains ordinateurs moins puissants fonctionneront plus lentement quand il y aura beaucoup d'objets en vue (par exemple, un grand combat aérien comportant de nombreux avions et dirigeables).

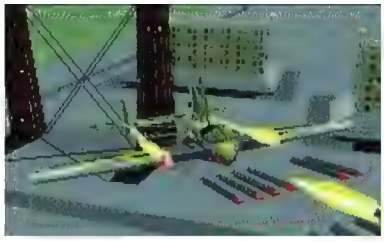
L'option Fenêtre Automatique est un autre moyen d'éviter les ralentissements pendant les sections en 3D. La taille de la fenêtre en 3 dimensions rétrécira ou s'agrandira pendant le vol, de façon à ce que les graphismes soient exécutés avec la même constance.

Vous utilisez la dernière option pour Activer ou Désactiver la Conversation Radio. Ce sont des messages audibles, contrairement à ceux qui apparaissent en haut de l'écran pendant le vol. Cela n'est disponible que sur la version CD-ROM, qui contient des dialogues de grande qualité.

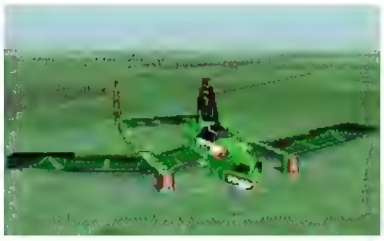
SECTION D
VOL

Vous pouvez monter dans le cockpit de votre avion de deux façons. Sélectionnez SCRAMBLE (DECOLLER EN URGENCE) sur le menu principal et choisissez une mission, ou préparez un mission de campagne et choisissez FLY MISSION (EFFECTUER LA MISSION). Dans les deux cas, vous vous retrouverez dans votre avion.

Le type d'appareil dépend du Vaisseau Amiral et de la mission que vous avez choisis. Le jeu comporte huit types d'avions différents:



Nom:	Hornet.
Classe:	Chasseur Léger.
Vitesse maximale:	121 miles à l'heure à 14 600 pieds. Plein volume.
Caractéristiques:	Marques noires/jaunes. Un dard sur la queue.
Avantages:	Plate-forme de tir stable.
Inconvénients:	Chasseur léger le plus lent du conflit.



Nom: Dragon.

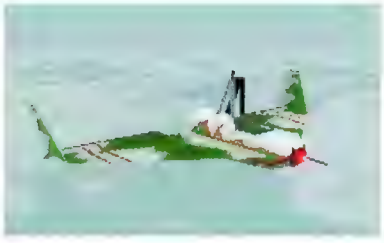
Classe: Chasseur lourd.

Vitesse maximale: 121 miles à l'heure à 14 400 pieds. Plein volume.

Caractéristiques: Structure de queue à deux flèches.

Avantages: Structure à aile longue, excellente pour le bombardement en piqué.

Inconvénients: Aucun



Nom: Delta

Classe: Chasseur léger.

Vitesse maximale: 137 miles à l'heure à 14 600 pieds. Plein volume.

Caractéristiques: Structure à aile delta.

Avantages: Rapide et vif.

Inconvénients: Grande surface qui en fait une cible facile.

Précédent **Sommaire**

Nom:	Banshee.
Classe:	Chasseur lourd.
Vitesse maximale:	111 miles à l'heure à 14 500 pieds. Plein volume.
Caractéristiques:	Train d'atterrissage fixe.
Avantages:	Résistant.
Inconvénients:	Le train d'atterrissage fixe augmente la résistance.

Nom:	Goblin.
Classe:	Chasseur léger.
Vitesse maximale:	131 miles à l'heure à 14 500 pieds. Plein volume.
Caractéristiques:	Ailes en flèches orientées vers l'avant.
Avantages:	Tonneau rapide. Capacité de tourner soudainement.
Inconvénients:	Nerveux aux mains d'un pilote inexpérimenté.

Précédent **Sommaire**

Nom:	Raptor.
Classe:	Chasseur lourd.
Vitesse maximale:	119 miles à l'heure à 14 400 pieds. Plein volume.
Caractéristiques:	Train d'atterrissage fixe.
Avantages:	Aucun
Inconvénients:	Le train d'atterrissage fixe augmente la résistance.

Nom:	Vampire.
Classe:	Chasseur léger.
Vitesse maximale:	136 miles à l'heure à 14 300 pieds. Plein volume.
Caractéristiques:	Ailes en flèche orientées vers l'arrière.
Avantages:	Vif et robuste. Bonnes performances d'ensemble.
Inconvénients:	N'est excellent dans aucun domaine.

Précédent **Sommaire**

Nom:	Firestorm.
Classe:	Chasseur lourd.
Vitesse maximale:	117 miles à l'heure à 14 700 pieds. Plein volume.
Caractéristiques:	Biplan à l'ancienne.
Avantages:	Vif. Vitesse de décrochage faible.
Inconvénients:	Moins performant que les appareils plus modernes.

POSITION DE DEPART

Vous avez peut-être déjà vu cette option, sur l'écran Conditions Actuelles de Fonctionnement. (Sélectionne CONFIGURER sur le menu principal). Si vous choisissez "Dans les Airs" comme paramètre de position de départ, votre avion se trouvera à quelques miles de votre cible désignée. En général, cela signifie que l'ennemi est également très proche de cet endroit. Tenez-vous sur vos gardes! Avec le paramètre "Sur le Transporteur", vous commencez votre mission au moment où le Transporteur vous détache de son hangar d'avions. Vous devrez peut-être parcourir de nombreux miles avant d'atteindre votre cible, mais cela vous permet de vous familiariser avec votre appareil, de changer les vues et de vous préparer mentalement.

LE COCKPIT

Le cockpit comporte un certain nombre de cadrans ou affichages. Ils informent tous le pilote sur l'état et la position actuels de l'avion.

1. Canons

Ce sont vos canons. Lorsque vous vous dirigez droit sur un ennemi, tirez dès qu'il est à portée (moins d'1 mile) et dans votre ligne de mire. Pour plus de détails, voir Conseils de Tir.

2. Altimètre (ALT)

Il vous donne votre altitude actuelle en pieds. Le nombre à l'extérieur du cadran vous indique à combien de milliers de pieds vous vous trouvez; la grande aiguille du cadran, elle, pointe sur les centaines et la petite, sur les dizaines.

3. Révolutions du Moteur (RPM)

Ce cadran vous donne le nombre de tours par minute du moteur (RPM). Vous pouvez l'augmenter ou le réduire pendant le vol à l'aide des touches + et -.

4. Vitesse (MPH)

C'est la vitesse actuelle de votre avion, mesurée en miles à l'heure (MPH).

5. Roquettes (R)

C'est le nombre de roquettes qu'il vous reste. Cela ne s'applique que lorsque votre avion est équipé de roquettes pour une attaque de cible au sol ou pour un service d'escorte "Belette Sauvage". Si vous emportez des Bombes, c'est un B qui est affiché.

6. Cartouches (A)

Cela vous indique le nombre de cartouches qu'il vous reste. A chaque fois que vous appuyez sur feu, vous utilisez une cartouche. Lorsque le nombre atteint 0, vous n'avez plus de munitions.

7. Compas

Ce compas pivote à gauche et à droite sur 360 degrés. Lorsqu'un chiffre est aligné avec le centre de l'affichage du compas, cela signifie que l'appareil suit ce cap.

8. Voyant du Pilote Automatique (rouge)

Ce voyant s'allume quand vous activez le pilote automatique (en appuyant sur A). L'avion est alors contrôlé automatiquement et réagira de la même façon que les autres appareils contrôlés par l'ordinateur. Il ira attaquer l'ennemi, vous n'aurez donc plus qu'à tirer et remporter tous les honneurs. Pour désactiver le pilote automatique et retrouver le pilotage manuel, appuyez à nouveau sur A.

Précédent **Sommaire**

9. Canons automatiques (rouge)

Ce voyant s'allume quand vous appuyez sur T pour activer les canons automatiques. Lorsque c'est le cas, le pilote automatique fait feu sur les avions ennemis qu'il attaque. Cela ne fonctionne qu'en mode de pilote automatique. Appuyez sur T pour désactiver les canons automatiques et reprendre le contrôle du tir.

10. Compteur vidéo

Les deux nombres vous indiquent le numéro de page actuel et le nombre de pages disponibles pour l'enregistrement vidéo. Appuyez sur V pendant le vol pour commencer à enregistrer et, une seconde fois, pour arrêter. Pour plus de renseignements sur ce qu'il faut faire pour voir l'enregistrement après la mission, voir les programmes d'Edition.

Presque tous les avions ont le même cockpit. Ainsi, un pilote expérimenté de Goblin, par exemple, peut piloter un chasseur Delta sans trop de difficultés. Les différences seront plutôt minimes. Par exemple, les chasseurs lourds utilisent des Bombes au lieu de Roquettes et vous aurez un voyant sur le tableau de bord indiquant B pour les Bombes, à la place du R des Roquettes.

Si votre avion est équipé d'autres armes, en plus des canons, vous pouvez les sélectionner en appuyant sur la touche Page Préc.

Dans la version CD-ROM, vous avez la possibilité de savoir combien de vos camarades pilotes sont encore en vie en appuyant sur D. Cela demandera une réponse de leur part. Chaque pilote vous appellera alors en utilisant le code d'appel de son avion. Cette option n'est pas disponible dans la version sur disquette.

VUES SUPPLEMENTAIRES

Air Power vous propose une multitude de vues différentes, de l'intérieur à l'extérieur de votre appareil. Vous n'êtes pas limité à la vue de votre cockpit!

Vues internes

Vous pouvez changer la vue que vous avez depuis votre avion. Les touches numériques de 5 à 8 activeront les vues suivantes:

5 Vue de l'arrière de l'avion depuis le cockpit

6 Vue à gauche de l'avion depuis le cockpit

7 Vue de l'avant de l'avion depuis le cockpit

8 Vue à droite de l'avion depuis le cockpit

Vues externes

Vous pouvez passer à des tas d'autres vues au cours d'une mission. Certaines

d'entre elles sont très utiles, d'autres sont plutôt esthétiques. Vous pouvez changer l'objet de la vue comme on vous l'explique plus loin. Ces vues supplémentaires vous apportent des renseignements utiles. La description ci-dessous suppose que vous êtes sur la vue intérieur de votre cockpit. (Appuyez sur ECHAP pour retourner à cette vue, si ce n'est pas déjà celle-là).

Vue extérieure

Appuyez sur la touche de fonction f5. Cela vous donne une vue de votre avion depuis un point fixe à l'extérieur. Au-dessous de cette vue, vous avez un panneau d'informations qui vous fournit des tas de renseignements utiles.

Panneau d'informations

Ce panneau vous donne des renseignements dans quatre catégories différentes, indiquées dans la colonne de gauche. Les renseignements concernant chacune d'entre elles sont ensuite inscrits sur chaque ligne. Les catégories sont les suivantes:

Avion piloté

C'est le type et le code d'appel de l'avion que vous pilotez.

Point de repère suivant

Le point de repère suivant (Navigation, Attaque, Atterrissage expliqués dans la section Points de Repère).

Infos de position

Des infos sur la position d'avions ou de sites de la mission actuelle. Par exemple, votre base, vos adversaires actuels et l'appareil escorté.

Type de vue

Le type de vue actuel (Extérieur, Piste etc.) et l'objet (votre avion en ce moment).

Sur chaque ligne, on vous donnera des renseignements supplémentaires sur la direction, pour chacune des catégories de gauche.

Précédent **Sommaire**

Avion piloté

Cela indique votre cap, votre vitesse et votre altitude.

Point de repère suivant

Cela indique la position relative du point de repère, sa distance par rapport à vous et son altitude (pour plus de détails, voir Points de Repère).

Infos de position

Cela indique la position relative, la distance et l'altitude.

Type de vue

Cela donne des renseignements sur l'objet actuel de la vue, la distance jusqu'à lui et "l'état" de la vue (fixe ou mobile).

Les vues, objets et états sont décrits dans la section suivante.

Pour changer l'état de la vue, appuyez sur Q lorsque le panneau d'informations est affiché. Par exemple, si vous consultez une vue extérieure de l'ennemi le plus proche, le paramètre Fixe se concentre sur le premier avion sur lequel la vue s'est verrouillée, mais si un autre ennemi s'est rapproché entre temps. Avec le paramètre Mobile, la vue se verrouille toujours sur l'ennemi le plus proche, changeant d'un avion à l'autre au fur et à mesure qu'ils se rapprochent.

Lorsque le panneau d'informations est affiché, vous pouvez également effectuer des changements:

‘ Pour passer en revue tous les points de repère d'une mission et changer la trajectoire que va emprunter votre avion.

; Pour passer en revue les points de repère en sens inverse et répéter les indications préalables de trajectoire.

MAJ ; Pour passer en revue les positions pré-établies des avions ou des sites de la mission.

Points de Repère

Les points de repère représentent des positions pré-établies en fonction de votre mission actuelle. Le panneau d'informations vous indiquera si vous utilisez le point de repère comme marqueur de navigation (afin que vous sachiez si vous êtes sur la bonne route), en affichant le mot NAVIGATION. Néanmoins, les points de repère marquent parfois l'emplacement de cibles à attaquer, le panneau affichera alors le mot ATTAQUE. Si le point correspond à votre Transporteur vous verrez alors le mot ATTERRISSAGE. Pour être plus clair, imaginez-vous une carte comportant une série de points reliant un lieu à un

autre. Vous allez suivre les points pour être sûr d'arriver à destination. Dans cet exemple, vous pouvez considérer chaque point comme un point de repère et les informations du panneau vous indiquent ce que vous devez faire lorsque vous atteignez le point en question (naviguer, attaquer ou atterrir).

Le panneau donne également une Position Relative pour le point de repère. Pour vous diriger en ligne droite vers le point de repère, le nombre à cet endroit doit être 0. Si ce n'est pas le cas, vous devrez tourner votre avion jusqu'à ce qu'il atteigne 0, puis garder ce cap. Nous vous conseillons également de prendre note de l'altitude du point de repère et d'essayer d'avoir la même.

Objet de la Vue

Il y a beaucoup d'autres vues et un certain nombre d'objets à voir.

Pour changer l'objet de la vue, appuyez sur les boutons suivants:

Vue de missile	MAJ f2	La balle, roquette ou bombe actuelle (si tirée).
Avion allié le plus proche	MAJ f3	L'allié le plus proche.
Avion ennemi le plus proche	MAJ f4	S'il est à moins de 20 miles de votre position.
Avion ennemi actuel	MAJ f5	L'ennemi attaquant actuellement votre appareil.
Message sur	MAJ f7	Le sujet de votre dernier message radio.
Cible au sol	MAJ f8	La cible de la mission.
Cible la plus proche	MAJ f9	La cible au sol la plus proche de votre appareil.
Camarades spécifiques	MAJ 1 à 8	En fonction des codes d'appel des avions.
Avion piloté	MAJ ECHAP	Votre avion.

Fixe/Mobile

Certaines de ces vues sélectionnent sur une liste l'objet le plus approprié. Par exemple, Ennemi le plus proche sélectionne le plus proche de tous les avions ennemis. Vue de missile sélectionne la dernière balle ou bombe que vous avez tirée.

Lorsque l'objet est dans un état fixe (voir le coin inférieur droit du panneau d'informations), l'objet sélectionné ne changera pas si une vue plus approprié

se présente. Par exemple, quand un autre avion est plus proche ou une autre balle a été tirée, la vue restera sur l'objet initial.

Vous pouvez changer l'état, de fixe à mobile, en appuyant sur Q ou sur MAJ f. Avec le paramètre mobile, l'objet changera automatiquement en fonction de l'action. Par exemple, à chaque fois qu'un avion se rapproche plus que les autres, il devient le nouvel objet de la vue.

Lorsque vous êtes en mode fixe, appuyez sur ALT f pour sélectionner l'avion ou la cible la plus proche suivante, jusqu'à ce que vous retrouviez l'appareil actuellement le plus proche, à une distance de 20 miles.

Pour sélectionner rapidement l'objet actuel le plus approprié, appuyez sur CTRL f.

Pour changer le type de vue de l'objet, appuyez sur les touches suivantes:

Vue de poursuite	f4	La caméra est derrière l'objet comme si elle le poursuivait.
Extérieur	f5	La caméra est derrière, elle maintient ses distances et ne bouge pas (aucun changement d'inclinaison ou de cap).
Piste	f6	La caméra est derrière, elle suit la même inclinaison et le même cap.
Satellite	f7	La caméra est au-dessus de l'objet.
Verrouillage extérieur	f8	La caméra garde l'objet au centre quelque soit son mouvement.
Verrouillage intérieur	f9	La caméra est dans votre cockpit et garde constamment l'objet au centre.

Vous pouvez combiner ces touches afin de couvrir toutes les possibilités. Par exemple, si vous voulez une vue de poursuite de l'avion ennemi actuel, appuyez sur f4, puis sur MAJ f5 (ou vice versa).

Deux combinaisons sont particulièrement utiles; on leur a affecté des touches individuelles:

Verrouillage de combat ext. <Entrée> Cela équivaut à MAJ f4, f8

Verrouillage de combat int. <Retour arrière> Cela équivaut à MAJ f4, f9

Ces deux vues de Verrouillage de Combat peuvent vous être très utiles. Le Verrouillage de Combat Extérieur placera toujours votre avion au premier plan,

alors que l'appareil ennemi le plus proche sera maintenu au milieu de l'écran. Le Verrouillage de Combat Intérieur est semblable, mais depuis l'intérieur de votre cockpit. C'est comme si vous pouviez tourner la tête à 360 degrés à l'intérieur de votre cockpit pour suivre l'avion ennemi le plus proche. Cela peut vous sembler étrange, mais, en pratique, cela vous permet de garder l'œil sur la position de l'ennemi. Lorsque le cockpit n'est pas visible, vous disposez de flèches d'orientation vous indiquant où se trouve le haut, le bas, la gauche ou la droite, et ce, pour vous éviter toute confusion.

Avec la plupart de ces vues supplémentaires, vous pouvez faire des zooms avant et arrière, et pivoter autour de l'objet:

Zoom avant	f1	Pour vous rapprocher.
Zoom arrière	ALT f1	Pour reculer
Rotation horizontale	f2	Pour pivoter la vue sur l'axe horizontal.
Rotation verticale	f3	Pour pivoter la vue sur l'axe vertical.

Pour inverser la direction de la rotation, appuyez sur ALT f2 ou ALT f3. Pour retrouver la vue normale de chacune, servez-vous de CTRL f1, f2 ou f3 respectivement, ou CTRL R pour le faire pour toutes.

CONTROLER D'AUTRES AVIONS

Vous pouvez, si vous le souhaitez, prendre les commandes d'un autre avion que celui que vous pilotiez au début de la mission. Vous pouvez passer à tout autre appareil allié en appuyant sur la touche CTRL et en tapant le code d'appel. Par exemple, vous avez commencé votre mission aux commandes du Goblin 1. Appuyez sur CTRL 2 pour passer au Goblin 2 et en prendre le contrôle. Le nombre d'Escorte de la mission détermine le nombre d'appareils dont vous pouvez prendre le contrôle. Si vous appuyez sur CTRL, tapez un nombre et rien ne se produit, cela signifie que cet avion a été détruit ou que vous êtes dans le dernier avion de la série. Ne vous inquiétez pas pour l'appareil que vous venez de quitter, il sera piloté normalement.

Précédent **Sommaire**

Si votre avion est abattu, vous n'avez pas tout perdu. Servez-vous de la touche CTRL pour prendre les commandes d'un autre avion allié. S'il n'y en a plus, alors vous ne pouvez plus rien faire qu'attendre ou tricher, en appuyant sur f10 et en sélectionnant ABORT MISSION (ABANDONNER LA MISSION).

SECTION E
CONSEILS ET TUYAUX

CONSEILS DE PILOTAGE

Ascension

Pour monter, vous devez incliner le nez de votre avion vers le haut et augmenter votre vitesse. Faites attention de ne pas trop incliner le nez de l'avion, car vous pourriez décrocher. Si vous voulez monter progressivement et régulièrement, essayez de réduire votre angle d'ascension.

Piqué

Le piqué peut vous sembler facile à réaliser, mais le faire et garder le contrôle de votre appareil est une tout autre histoire. En général, vous devez piquer quand vous attaquez une cible au sol. Inclinez simplement le nez de votre avion vers le bas et surveillez constamment votre altitude!

Il existe d'autres façons de réduire votre altitude sans piquer. Quand vous ralentissez, votre avion perd de l'altitude. Vous pouvez également descendre quand vous tournez votre avion, même si le gouvernail compense cet effet. Si vous effectuez un virage rapide et serré (par opposition à un virage lent et progressif), non seulement vous devrez tourner dans la bonne direction, mais vous devrez également incliner légèrement vers le haut le nez de votre avion.

Décrochage

Votre avion peut décrocher lorsque vous tentez de monter trop vite. Lorsque c'est le cas, l'avion perd de l'altitude et son nez tombe. Vous ne pourrez pas non plus contrôler le mouvement de l'appareil. Pour parer une telle situation, vous devez augmenter votre vitesse et tirer progressivement le nez de l'avion vers le haut, jusqu'à ce qu'il ait retrouvé son équilibre. Le décrochage provient, en fait, de la disparition de la portance des ailes de l'avion. Un avion a uniquement la capacité de monter parce que sa portance est supérieure à son poids.

Volets

Vous levez ou baissez les volets en utilisant la touche f. Ils permettent de modifier l'effet de portance sur les ailes de l'avion. Vous vous en servez au moment de l'atterrissage ou du décollage.

Gouvernail

Vous contrôlez le gouvernail à l'aide du clavier numérique. Il sert à faire pivoter l'avion vers la gauche ou la droite, sans le faire tourner ou virer. Un mouvement du gouvernail vers la gauche déplacera le nez de l'avion vers la droite et vice versa.

Fin (touche 1)	Gouvernail complètement à gauche
Page Suiv (touche 3)	Gouvernail complètement à droite
Insertion (touche 0)	Gouvernail progressivement à gauche
Suppression (touche .)	Gouvernail progressivement à droite

Vous devrez peut-être utiliser les Aérofreins (appuyez sur B) pour modifier le courant d'air sur les ailes et ralentir l'avion en vol.

CONSEILS DE TIR

Vous pensez peut-être que tant que vous tirez en ligne droite les combats aériens sont faciles. Détrompez-vous! Pour commencer, les cibles ennemies ne vont pas rester immobiles (à moins que vous attaquiez une cible au sol!) Il est peut-être facile de tirer en ligne droite quand vous vous trouvez juste derrière votre cible, mais attendez un peu qu'elle commence à bouger et vous verrez qu'il vous faudra un peu plus d'adresse pour tirer du dessus ou des côtés.

Pour réussir à toucher une cible mobile, vous devez anticiper sa trajectoire de vol. N'oubliez pas que les balles ont leurs propres vitesse et itinéraire. Vous devez viser l'endroit où vous pensez que la cible se trouvera quelques secondes plus tard. Une balle de mitrailleuse parcourt environ 200 yards, il est donc inutile de gaspiller des munitions sur des cibles plus éloignées, car vous ne les atteindrez pas!

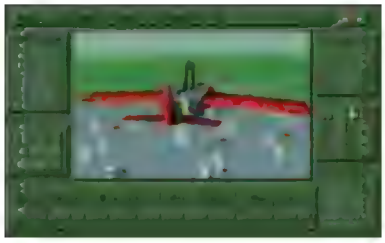
Les bombardements sont différents; vous ne devez pas oublier que si la cible au sol est stationnaire, vous êtes mobile. Par conséquent, vous devez larguer vos bombes quelque temps avant de survoler votre cible, puisque les bombes ne feront pas que tomber, elles avanceront également. Ici aussi vous devez faire preuve de qualités d'anticipation, afin de synchroniser le largage des bombes. Personne n'a dit que les manœuvres militaires allaient être faciles!

L'autre aspect du sujet est lorsque l'ennemi vous tire dessus. Vous vous retrouverez peut-être sous le feu de la défense au sol (par exemple, les canons de la DCA sont conçus pour abattre les avions depuis la surface). Vous devez apprendre à éviter ou, au moins, à réduire les coups que reçoit votre avion au cours d'une mission. Si un avion ennemi se place juste derrière vous, ne lui facilitez pas la tâche en volant droit et en palier. Pour vous sortir de situations difficiles, vous pouvez effectuer un piqué contrôlé ou un virage serré (faites attention de ne pas caler vos moteurs). Le seul moyen sûr d'éviter le feu ennemi est de l'abattre avant qu'il ne s'attaque à vous!

SECTION F
REPLAY

Vous ne pouvez utiliser cette option que si vous avez activé la caméra vidéo au préalable pendant le vol (en appuyant sur V pour l'activer ou la désactiver) ou si vous pouvez charger un film que vous avez déjà enregistré. La longueur du film dépend de la quantité de mémoire étendue disponible (pour plus de détails, voir la Section de Référence Technique). Lorsqu'il est activé, le film ne sera gardé en mémoire que lorsque vous l'aurez enregistré sur votre disque dur, à l'aide de la fonction d'enregistrement du programme d'édition. Vous ne pouvez enregistrer un film sur disque dur que si vous disposez de suffisamment d'espace disque.

Le Programme d'Edition



Grâce au programme d'édition, vous pouvez couper et coller des enregistrements bout à bout, changer les angles et points de vue de la caméra, s'ils ne vous plaisent pas. Les commandes sont faciles à utiliser. Vous vous servez du pointeur de la souris pour indiquer une option et la mettre en valeur. Pour confirmer votre sélection, vous cliquez avec le bouton gauche.

Barre d'Informations

Cette barre s'étend le long de l'extrémité supérieure de l'écran et vous indique le nom du fichier du film que vous éditez (s'il n'a pas encore été enregistré, son nom par défaut sera NOUVEAU. Le nom du fichier ne pourra dépasser huit caractères. Vous avez ensuite Dernière Page qui correspond à la quantité de mémoire utilisée par votre film. La mémoire étendue est répartie sur des pages de 16 ko, en commençant à 0. Par exemple, si votre film est de 30 ko, la Dernière Page sera 2. La Position correspond à l'endroit de la mémoire où se trouve l'image vidéo actuelle. Le premier chiffre indique le numéro de page.

Commandes Vidéo

PLAY/PAUSE (LECTURE/PAUSE)

Pour lire le film lorsqu'il est sélectionné ou mettre en Pause, si la lecture est activée. Sélectionnez-la à nouveau pour reprendre la lecture.

STEP FORWARD 1 FRAME (AVANCER D'UNE IMAGE)

Pour faire avancer le film d'une seule image.

STOP (ARRET)

Pour arrêter le film.

REWIND TO START (REEMBOBINAGE JUSQU'AU DEBUT)

Pour réembobiner le film jusqu'au début.

FAST VISUAL REWIND (REEMBOBINAGE VISUEL RAPIDE)

Pour réemboniner rapidement le film.

REWIND 1 PAGE (REEMBOBINER D'1 PAGE)

Pour réembobiner le film d'une page mémoire.

FORWARD 1 PAGE (AVANCER D'1 PAGE)

Pour avancer le film d'une page mémoire.

FAST VISUAL FORWARD (AVANCE VISUELLE RAPIDE)

Pour avancer rapidement le film.

FAST FORWARD TO END (AVANCE RAPIDE JUSQU'A LA FIN)

Pour avancer le film jusqu'à la fin.

Vous trouverez également que la disposition du clavier numérique d'un PC IBM correspond à celle des commandes vidéo. Par exemple, 7 active la Lecture ou la Pause, alors que 5 active le Réembobinage Visuel Rapide.

Commandes de Rotation et de Zoom

La sélection d'un des boutons ci-dessous activera le zoom ou la rotation et ce, jusqu'à ce que vous appuyiez à nouveau sur le bouton.

La commande flèche H vous permet de pivoter vers la gauche ou la droite sur l'axe horizontal.

La commande flèche V vous permet de pivoter vers le haut ou le bas sur l'axe vertical.

La commande flèche Z vous permet de réaliser un zoom avant ou arrière.

La sélection des boutons H, V ou Z remettra les vues sur leurs paramètres par défaut.

Vous pouvez également vous servir des mêmes touches que celles que vous utilisez pendant le vol pour la rotation ou le zoom de la vue. Par exemple, vous utilisez la touche de fonction f2 ou Alt f2 pour la rotation verticale.

Sélection du Type de Vue

Ce menu comporte sept options différentes parmi lesquelles vous pouvez choisir. L'option sélectionnée actuellement est affichée en haut du menu, pour votre information. Les vues proposées ici sont les mêmes que celles disponibles pendant le vol.

PISTE	Vue de piste de l'objet
INTERIEUR	Vue de l'objet depuis votre cockpit
EXTERIEUR	Vue extérieure de l'objet
POURSUITE	Vue de poursuite de l'objet
SATELLITE	Vue satellite de l'objet
VERROUILLAGE INT	Vue de verrouillage intérieur de l'objet
VERROUILLAGE EXT	Vue de verrouillage extérieur de l'objet

Lorsque vous utilisez le replay pour la première fois, PISTE est la vue par défaut. Vous ne pouvez rien faire de mal en changeant les vues, alors amusez-vous à les changer!

Sélection de l'Objet

Cela définit ce que vous voyez dans la fenêtre de replay. En haut du menu, on vous indique la sélection actuelle, pour votre information.

AVION PILOTE	Votre avion
CIBLE AU SOL LA PLUS PROCHE	La cible au sol la plus proche, s'il y en a une
BASE	Votre base (votre Vaisseau Amiral-Transporteur)
ENNEMI LE PLUS PROCHE	L'avion ennemi le plus proche
ALLIE LE PLUS PROCHE	L'avion allié le plus proche

Comme pour les autres fonctions du programme d'édition, vous pouvez également changer les vues à l'aide des touches de fonction dont vous vous servez pendant le vol.

Autres fonctions

Vous activez les fonctions énumérées en appuyant sur la première (initiale) lettre de celle-ci. Par exemple, la lettre C active ou désactive le cockpit, lorsque vous regardez un replay depuis l'intérieur du cockpit.

OBJET FIXE/MOBILE
Pour alterner entre les points de vue fixe et mobile (V ou Q).

COCKPIT ACTIVE/DESACTIVE
Pour activer ou désactiver la vue des graphismes du cockpit (C).

TEMPS NORM/ACCEL
Pour alterner entre le temps normal et accéléré (T).

VUE MISSILE ACTIVEE/DESACTIVEE
Pour activer ou désactiver la vue automatique de la trajectoire de balle, roquette ou bombe (M).

VUE IMPACT ACTIVEE/DESACTIVEE
Pour activer la vue automatique des explosions sur la cible.

Editeur Vidéo

Le panneau du bas de l'écran est l'éditeur d'enregistrement vidéo. Vous pouvez éditer, coller, couper, charger et enregistrer votre film dans ou depuis votre disque dur.

Marqueur de Début

Ces fonctions vous permettent de modifier la position du marqueur de début.

Début	Pour placer le marqueur de début à la position 0 (le début du film)
Marquer	Pour placer le marqueur de début à l'endroit actuel du film.
Aller	Pour mettre l'endroit du film sur la position du marqueur de début.

Edition de Bloc

Un bloc est une portion d'enregistrement vidéo comportant un marqueur de début (au début) et un marqueur de fin (à la fin). Cette fonction vous permet d'éditer ces blocs.

Suppr	Pour effacer définitivement le bloc d'enregistrement vidéo.
Ecrire	Pour écrire un bloc d'enregistrement vidéo sur votre disque dur.

Lire Pour lire un bloc d'enregistrement vidéo en mémoire RAM, ce qui vous permet de coller des portions différentes ensemble.

Edition de Fichier

Ces fonctions vous permettent de gérer vos fichiers d'enregistrement vidéo. Ceux-ci sont automatiquement stockés dans un sous-répertoire appelé VIDEOS.

CHARGER

Pour charger un fichier vidéo enregistré au préalable dans l'éditeur vidéo. Cela remplacera l'enregistrement vidéo se trouvant déjà en mémoire.

ENREGISTRER

Pour enregistrer le film actuel sur le disque dur. Vous pouvez donner un nom au fichier, de moins de huit caractères. Vous n'avez pas besoin de donner de nom d'extension de fichier.

Suppr

Pour supprimer un fichier vidéo du disque dur. Vous pouvez choisir lequel.

Marqueur de Fin

Comme vous pouviez vous y attendre, cette fonction vous permet de changer la position du marqueur de fin.

Fin

Pour placer le marqueur de fin à la dernière image de l'enregistrement vidéo.

Marquer

Pour placer le marqueur de fin à la position de l'enregistrement vidéo.

Aller

Pour mettre la position de l'enregistrement vidéo sur le marqueur de fin.

Vous devrez peut-être vous entraîner un peu pour apprendre à vous servir du programme d'édition. Néanmoins, avec un peu d'imagination, vous pourrez créer des scènes cinématiques intéressantes, si vous éditez votre film correctement.

Quitter

Lorsque vous avez terminé, sélectionnez Quitter pour retourner au Bridge Menu (Menu du Pont).

SECTION G
REFERENCE TECHNIQUE

INSTALLATION

Pour installer Air Power sur votre disque dur, vous devez insérer la Disquette 1 ou le CD dans le lecteur approprié de votre PC. Positionnez-vous ensuite normalement sur ce lecteur (ex : si le lecteur A est votre lecteur de disquettes, insérez la Disquette 1 dans le lecteur A, puis tapez A: et appuyez sur < Entrée >). Ensuite, tapez INSTALL et appuyez à nouveau sur < Entrée >. Après le chargement du programme d'installation, suivez les instructions apparaissant à l'écran afin de commencer l'installation.

CHARGEMENT

Lorsque l'installation est terminée, tapez AIRPOWER à l'invite du DOS. Le jeu se chargera en utilisant les paramètres que vous avez définis dans le programme d'installation. Vous pouvez également lancer le programme d'installation à partir du disque dur, si vous souhaitez apporter des modifications aux options graphiques et sonores ultérieurement. Vous pouvez aussi taper AIRPOWER ? à l'invite du DOS. Ces nouvelles valeurs seront alors enregistrées et utilisées à chaque fois que vous chargerez Air Power et ce, jusqu'à ce que vous les changez à nouveau.

SYSTEME REQUIS

Air Power nécessite, au moins, un PC IBM 486DX 33 MHz ou 100% compatible, avec un minimum de 4 Mo de mémoire. Une carte graphique et un moniteur compatibles VGA ou VESA VBE sont également requis. Les cartes Soundblaster, Adlib, Roland MT32 ou LAPC-1 sont des cartes sonores prises en charge. Souris, clavier, joystick analogique, Joy-Throttle, Flightstick Pro et Thrustmaster sont des périphériques de contrôle pris en charge. La version CD-ROM nécessite un lecteur de CD-ROM double vitesse (MPC-2).

MEMOIRE REQUISE

Air Power nécessite un total de 540 Ko de mémoire conventionnelle libre, ainsi qu'au moins 2500 Ko de mémoire étendue. La mémoire étendue sert à la fonction d'enregistrement vidéo pendant le vol. Il faut 500 Ko pour lancer le programme d'installation.

Pour connaître la quantité de mémoire libre sur votre ordinateur, tapez MEM à l'invite du DOS. Il faut que vous notez le troisième chiffre sur la ligne "Total under 1MB" (Total au-dessous d'1 Mo) (situé dans la colonne "Free" (libre), ainsi que le chiffre correspondant à "Free Expanded (EMS)" (mémoire étendue libre).

Précédent Sommaire

Pour des indications sur les moyens de libérer de la mémoire supplémentaire, consultez le fichier ASCII appelé TECHREAD.ME (que vous trouverez sur votre disque dur).

CALIBRAGE DU JOYSTICK

Vous devez calibrer votre joystick analogique avant de l'utiliser dans Air Power. Sélectionnez l'option Configuration sur Main Menu (Menu principal) ou sur le menu Game Options (Options de jeu) du Pont. Sélectionnez Joystick Control (Contrôle joystick) à l'aide de l'option Control Type (Type de contrôle) de l'écran Current Operating Conditions (Conditions actuelles de fonctionnement). Choisissez ensuite Accept (Accepter). On vous demandera de calibrer votre joystick. Centrez-le et appuyez sur feu, puis déplacez-le dans toutes les directions et appuyez à nouveau sur feu. Votre joystick devrait maintenant Ítre calibré.

Lorsque vous déplacez votre joystick, assurez-vous que vous le poussez fermement aussi loin que possible, dans toutes les directions, sinon il ne fonctionnera pas parfaitement pendant le vol. Heureusement, vous pouvez décider de Recalibrate (Recalibrer) si vous n'êtes pas satisfait.

Le programme de calibrage contient également des routines conÁues pour détecter les problèmes potentiels pouvant être liés à votre joystick :

Si votre joystick n'est pas branché, le programme attendra quelques secondes, puis affichera CALIBRATION ERROR (erreur de calibrage). Il passera alors au paramètre de contrôle par défaut, le clavier.

Si vous obtenez le message ìWarning: Poor Calibration. Move trim to the left and backî (Attention : calibrage non satisfaisant. Pousser le bouton de réglage vers la gauche et le ramener), vous ne pouvez résoudre ce problème que si votre joystick est équipé de boutons de réglage. Déplacez-les dans la direction voulue. Vous devrez peut-être les pousser au maximum pour commencer (ex : complètement à gauche), puis faire votre ajustage en sens inverse.

CALIBRAGE DU JOY-THROTTLE ET DU FLIGHTSTICK PRO

Si vous avez sélectionné le contrôle Joy-Throttle ou Flightstick Pro, deux écrans supplémentaires s'afficheront.

Si vous níavez pas sélectionné analogue rudder pedals (palonnier analogique), vous recevrez un message vous indiquant de sélectionner "Min Throttle" (régime moteur minimum), puis d'appuyer sur feu. On vous demandera ensuite de définir "Max Throttle" (régime moteur maximum) et d'appuyer sur feu. Déplacez le bouton de réglage du régime moteur dans la direction opposée au paramètre "Min Throttle" défini plus tôt.

Si vous avez sélectionné rudder pedals (palonnier), vous recevrez alors le message “Centre Pedals” (Centrer Palonnier), ainsi que “Min Throttle” (régime moteur minimum), puis celui d’appuyer sur feu. L’écran suivant vous demandera également de pousser les pédales au maximum, de définir “Max Throttle” (régime moteur maximum) et d’appuyer sur feu. Tout en déplaçant le bouton de réglage du régime moteur, vous devez appuyer sur chaque pédale, l’une après l’autre, avant d’appuyer sur feu.

Comme pour les joysticks analogiques, le programme de calibrage pourra détecter des problèmes liés à votre palonnier s’il n’est pas branché correctement.

CALIBRAGE DU THRUSTMASTER

Thrustmaster propose maintenant une gamme de joysticks. Pour activer le Coolie du Flight Control Stick (Manche de contrôle du vol) d’origine (FCS ou PFCS) ou compatible, sélectionnez cette option.

Si vous possédez également un Weapons Control System (Système de Contrôle des Armes) (WCS MkII), utilisez d’abord le programme de chargement de Thrustmaster (se trouvant dans ROWAN.ADV), puis sélectionnez Joystick with throttle (Joystick avec papillon des gaz).

Pour le F16, chargez ROWAN.B50 et sélectionnez joystick. Pour plus de détails, voir plus loin.

Il y a également deux écrans supplémentaires :

Si vous níavez pas sélectionné analogue rudder pedals (palonnier analogique), vous recevrez le message Centre Coolie (centrer le coolie), puis celui d’appuyer sur feu. La position centrale est celle à laquelle il retourne quand vous le rel,chez. L’écran suivant vous demandera alors de déplacer le Coolie dans toutes les directions, puis d’appuyer sur feu.

Si vous avez sélectionné rudder pedals (palonnier), vous recevrez alors le message “Centre Coolie” (Centrer le Coolie), puis “Centre Pedals” (centrer les pédales) et celui d’appuyer sur feu. L’écran suivant vous demandera également de déplacer le Coolie et les pédales à leur maximum, et d’appuyer sur feu.

Comme pour les joysticks analogiques, le programme de calibrage pourra détecter des problèmes liés à votre Coolie et à votre palonnier s’ils ne sont pas branchés correctement.

CALIBRAGE DU PALONNIER

Si vous avez sélectionné les options Flightstick Pro ou Thrustmaster, le palonnier est déjà configuré. Cependant, si vous avez choisis les contrôles de joystick analogique normal et le palonnier, l’écran suivant vous demandera de centrer les pédales et d’appuyer sur feu.

L'écran suivant vous demandera de pousser les pédales au maximum, puis d'appuyer sur feu. Appuyez sur chaque pédale, l'une après l'autre, avant d'appuyer sur feu.

Comme pour les joysticks analogiques, le programme de calibrage pourra détecter des problèmes liés à votre palonnier s'il n'est pas branché correctement.

PILOTER AVEC UN JOYSTICK

Le joystick analogique standard comprend des boutons de réglage des élévateurs (inclinaison) et des ailerons (tonneau), ainsi que deux boutons feu indépendants. Le bouton A active les canons et le Bouton B passe à l'autre arme disponible (ex : roquettes ou bombes).

Certains joysticks plus sophistiqués ont deux boutons supplémentaires. Le Bouton C activera la Vue Intérieur du Cockpit, alors que le Bouton D passera en revue les cibles disponibles, lorsque vous avez activé les vues "Allié le plus proche", "Ennemi le plus proche" et "Cible au sol la plus proche".

Certains joysticks ont également un bouton de réglage du régime moteur, dont vous pouvez vous servir pour contrôler la puissance de l'avion. S'il est équipé d'un Coolie, chacune de ses positions vous offre des vue et fonction différentes.

Avant	Avion ennemi le plus proche
Arrière	Cible au sol
Gauche	Verrouillage intérieur
Droite	Verrouillage extérieur

Comme vous pouvez le constater, les joysticks plus sophistiqués proposent des boutons de réglage assez complexes des élévateurs, des ailerons et des armes. Ces fonctions supplémentaires signifient que vous n'aurez pas souvent besoin d'utiliser le clavier et que vous pourrez tenir le joystick en permanence.

Les périphériques qui sont branchés sur la prise du clavier, tel que le WCSII F16-FLCS, vont encore plus loin. Pour plus de renseignements sur ces deux périphériques, voir plus loin.

PILOTER AVEC DEUX JOYSTICKS

Branchez votre second joystick dans l'autre port ou au bout d'un c,ble de joystick Y (permettant de brancher deux joysticks sur le même port). Certains ports ne fonctionnent pas avec le c,ble Y, vérifiez si c'est le cas. Tous les ports de jeux

Soundblaster fonctionnent avec le c,ble. Seulement, n'oubliez pas que vous ne pouvez activer qu'une seule carte de port à la fois. Par conséquent, si vous utilisez le port de votre carte sonore, vous devez d'abord désactiver les ports de la carte à E/S multiples (à l'aide des cavaliers ; pour plus de détails, consulter le manuel de la carte E/S).

Vous pouvez utiliser un second joystick pour contrôler le gouvernail, la puissance et le tir. Servez-vous de son bouton de réglage de l'axe d'inclinaison Y comme d'un Papillon des gaz et des mouvements de joystick à gauche et à droite pour simuler le gouvernail.

PERSONNALISER LA SENSIBILITE DU JOYSTICK

Les utilisateurs expérimentés désirent peut-être savoir que les paramètres de sensibilité et de "zone morte", ainsi que le mappage des boutons du joystick par rapport à des fonctions du jeu se trouvent dans le répertoire DRIVERS du disque dur.

Si vous avez sélectionné l'option Custom (Personnaliser) pour Joystick Sensitivity (Sensibilité du joystick), le jeu utilisera le fichier CUSTOM.JOY de votre disque dur. Des modifications à ce fichier affecteront la sensibilité du joystick, lorsque vous chargerez à nouveau le jeu.

Le format de fichier de CUSTOM.JOY est le suivant :

Le fichier commence par la cha"ne de quatre caractères STIK. Elle est suivie de la table de conversion pour les élévateurs de 64 octets et indexée avec la position absolue Y du joystick selon une échelle de 0 à 63. Vous devrez obtenir une valeur selon la même échelle. Cette table est suivie de six entrées de dépassement de capacité pour l'aileron, constituant un total de 70 entrées.

La table des élévateurs est suivie de la table de conversion des ailerons. Elle contient 64 octets et est indexée avec la position absolue X du joystick selon une échelle de 0 à 63. Elle est suivie de six entrées de dépassement de capacité pour l'aileron, constituant un total de 70 entrées.

Les entrées de dépassement de capacité pour l'aileron sont suivies d'un 0 réservé. Ensuite, vous avez le mappage du clavier par rapport aux différents boutons du joystick. Il y a jusqu'à quatre boutons et quatre positions de Coolie.

Le Bouton A est réservé au tir. Les sept autres sont encodés sous forme de deux octets consécutifs, afin de définir les codes touches et touches majuscules simultanées :

1 Normal - touche toute seule

2 Touche majuscule utilisée simultanément

4 Touche ALT utilisée simultanément

8 Touche CTRL utilisée simultanément

Seule la pression initiale de touche est détectée pour les conversions; vous ne pouvez donc pas vous en servir pour émuler des touches qui sont habituellement maintenues enfoncées (par exemple, les touches de vue pivotante).

Les encodages correspondant au Coolie sont les suivants :

Position	Axe Y2 Thrustmaster	Boutons Flightstick Pro
Centré	100%	
Gauche	75%	AB-
Arrière	50%	ABC-
Droite	25%	AB-D
Avant	0%	ABCD

Pour ceux construisant leur propre joystick, il est bon de savoir que notre code offre une tolérance d'environ 10% pour l'évaluation de la position du Thrustmaster et que le Flightstick Pro se réserve des pressions multiples de boutons, sauf pour les caractéristiques ci-dessus concernant le Coolie.

Vous trouverez JTEST.COM dans le répertoire Air Power. Ce programme vous fournit des renseignements graphiques sur les joysticks. Il a été conçu pour assister les utilisateurs qui ne réussissent pas à obtenir un bon calibrage en utilisant l'option du jeu.

Les colonnes graphiques correspondent aux renseignements suivants :

Axe X

Axe Y

Gouvernail

Papillon des gaz

Bouton A

Bouton B

Bouton C

Bouton D

Servez-vous des touches +/- pour changer l'échelle de la colonne, de sorte que les valeurs maximales ne sortent pas du bas de l'écran.

Le scintillement ou vacillement des colonnes représente le bruit. Si le joystick vacille beaucoup, même quand vous n'y touchez pas, utilisez un paramètre de sensibilité réduite dans le jeu. Si l'ensemble de la colonne scintille, peut-être que plusieurs ports de jeu sont activés. Vous devrez en désactiver un (en changeant la position des cavaliers).

S'il y a un espace en haut d'une colonne, cela vous indique qu'il y a une carte de joystick ancienne dans un ordinateur rapide. Cela explique peut-être les erreurs de calibrage que vous obtenez.

Vous pouvez vous servir de ce programme pour ajuster votre joystick. A l'aide des touches +/-, vous pouvez limiter la sortie graphique à une seule colonne. Prenez note de la position du maximum, du minimum et du centre pour chaque bouton de réglage, jusqu'à ce que vous trouvez un point où le maximum et le minimum sont à égale distance du centre. Air Power devrait maintenant accepter le calibrage du joystick.

MAPPAGES DE CLAVIER DU THRUSTMASTER WCSII ET F16-FLCS

Vous pouvez charger les fichiers de configuration d'Air Power dans la mémoire intégrée du joystick, en tapant l'une des commandes suivantes au répertoire d'Air Power :

C:\TM\MK2LOAD ROWAN.ADV

C:\TM\B50LOAD ROWAN.B50

C:\TM est le répertoire par défaut des fichiers de Thrustmaster, comme il est fourni avec la gamme de joysticks Thrustmaster. Les fichiers ROWAN se trouvent dans le répertoire principal, où vous avez installé Air Power.